

**No. 36196**

---

**Germany  
and  
Turkmenistan**

**Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and Turkmenistan. Bonn, 28 August 1997**

**Entry into force: 24 April 1999 by notification, in accordance with article 21**

**Authentic texts: English, German, Russian and Turkmenian**

**Registration with the Secretariat of the United Nations: Germany, 15 October 1999**

---

**Allemagne  
et  
Turkménistan**

**Accord entre la République fédérale d'Allemagne et le Turkménistan relatif aux transports aériens. Bonn, 28 août 1997**

**Entrée en vigueur : 24 avril 1999 par notification, conformément à l'article 21**

**Textes authentiques : anglais, allemand, russe et turkmène**

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Allemagne, 15 octobre 1999**

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF  
GERMANY AND TURKMENISTAN

Contents

Preamble

Article I Definitions

Article 2 Grant of Traffic Rights Article

Article 3 Designation. and Operating Authorization

Article 4 Revocation or Limitation of Operating Authorization

Article 5 Non-discrimination in respect of Charges

Article 6 Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 7 Transfer of Earnings

Article 8 Principles Governing the Operation of Air Services

Article 9 Communication of Operating Information and Statistics

Article 10 Tariffs

Article 11 Commercial Activities

Article 12 Aviation Safety

Article 13 Measures to Counter Unlawful Interference with the Security of Civil Aviation

Article 14 Immigration and Control of Travel Documents

Article 15 Exchange of Views

Article 16 Consultations

Article 17 Settlement of Disputes

Article 18 Multilateral Conventions

Article 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 20 Previous Agreements

Article 21 Entry into Force. Duration

Article 22 Termination

The Federal Republic of Germany and Turkmenistan,

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

Desiring to conclude. an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

(1) For the purpose of this Agreement, unless the text otherwise requires:

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

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of Turkmenistan, the National Civil Aviation Authority; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(c) the term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i.e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

(a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector

(b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and

(c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

(d) any significant benefits provided in association with the carriage;

(e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

*Article 2. Grant of Traffic Rights*

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

(a) to fly across its territory without landing;

(b) to land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule by an exchange of notes.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

### *Article 3. Designation and Operating Authorization*

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

(a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and

(b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Either Contracting Party may withhold the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party, if such airline is not able to prove upon request that the majority ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself. In view of the legal obligations of the Federal Republic of Germany to the European Community, however, Turkmenistan is only entitled to do so, if an airline designated by the Federal Republic of Germany is not able to prove upon request that the majority ownership of such airline is vested in a member State of the European Union or in nationals or corporations of such member States, and that effective control is vested in such State or its nationals or corporations.

(5) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 to 4 above, an airline it has designated by another airline. The newly desig-

nated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

*Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization*

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfill the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

*Article 5. Non-discrimination in respect of Charges*

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

*Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges*

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

*Article 7. Transfer of Earnings*

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services.

*Article 8. Principles Governing the Operation of Air Services*

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

(a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;

(b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

(c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

*Article 9. Communication of Operating Information and Statistics*

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

*Article 10. Tariffs*

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval one month prior to the envisaged date of their introduction at the latest.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

*Article 11. Commercial Activities*

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their

stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated or other airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any currency.

#### *Article 12. Aviation Safety*

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

#### *Article 13. Measures to Counter Unlawful Interference with the Security of Civil Aviation*

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

for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

*Article 14. Immigration and Control of Travel Documents*

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to a country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

*Article 15. Exchange of Views*

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

*Article 16. Consultations*

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

*Article 17. Settlement of Disputes*

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members, shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

*Article 18. Multilateral Conventions*

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

*Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization*

This Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under Article 2 (2) of this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

*Article 20. Previous Agreements*

Upon the entry into force of this Agreement the Air Transport Agreement of 11 November 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Union of Socialist Soviet Republics shall cease to have effect as between the Federal Republic of Germany and Turkmenistan.

*Article 21. Entry into Force, Duration*

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

*Article 22. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall ter-

minate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Bonn on 28 August 1997 in duplicate in the German, Turkmen, Russian and English languages all four texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German, Turkmen and Russian texts, the English text shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

DR. HANS-FRIEDRICH VON PLOETZ

For Turkmenistan:

ILJAS BERDYJEW

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und Turkmenistan  
über den Luftverkehr**

Inhaltsübersicht

Präambel
Artikel 1 Begriffsbestimmungen
Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7 Transfer von Einkünften
Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10 Tarife
Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12 Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13 Abwehr von widerrechtlichen Eingriffen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt
Artikel 14 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15 Meinungsaustausch
Artikel 16 Konsultationen
Artikel 17 Beliegung von Streitigkeiten
Artikel 18 Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20 Frühere Abkommen
Artikel 21 Inkrafttreten, Gültigkeitsdauer
Artikel 22 Kündigung

Die Bundesrepublik Deutschland

und

Turkmenistan —

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen —

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1  
Begriffsbestimmungen**

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf Turkmenistan die Nationale Zivilluftfahrtbehörde oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 98 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d.h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kundan zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

## Artikel 2

### Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in Ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragspartei Internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post auf-

zunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

#### Artikel 3

##### Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordemissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Gemeinschaft hat Turkmenistan dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### Artikel 4

##### Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeldung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

#### Artikel 5

##### Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrtseinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

#### Artikel 6

##### Befreiung von

##### Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (z.B. anteilende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit usw.), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben, Werbematerial und Beförderungsdokumenta jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverbeten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

#### Artikel 7

##### Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

### Artikel 8

#### Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht unbürokratisch beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des Internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

### Artikel 9

#### Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

### Artikel 10

#### Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luft-

fahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörde die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von ein- bis zwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

#### **Artikel 11**

##### **Gewerbliche Tätigkeiten**

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

#### **Artikel 12**

##### **Luftverkehrs-Sicherheit**

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewandten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist – auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen – angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

#### Artikel 13

##### Abwehr von widerrechtlichen Eingriffen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Bezlebungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einstiegeln oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

**Artikel 14  
Einreise und  
Kontrolle der Reisedokumente**

(1) Eine Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in ein Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgesteiltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

**Artikel 15  
Meinungsaustausch**

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

**Artikel 16  
Konsultationen**

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertrags-

partei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

#### **Artikel 17**

##### **Beflegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im Übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

#### **Artikel 18**

##### **Mehrseitiges Übereinkommen**

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

#### **Artikel 19**

##### **Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

#### **Artikel 20**

##### **Frühere Abkommen**

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan außer Kraft.

**Artikel 21**

**Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

**Artikel 22**

**Kündigung**

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschuß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 28. August 1997 in zwei Urkunden, jede in deutscher, turkmenischer, russischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen, des turkmenischen und des russischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland

**Dr. Hans-Friedrich von Ploetz**

Für Turkmenistan

**Iljas Berdyjew**

[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

**СОГЛАШЕНИЕ**

между  
Федеративной Республикой Германия и Туркменистаном  
о воздушном сообщении

## СОДЕРЖАНИЕ

### Пreamble

Статья 1.	Определения
Статья 2.	Предоставление прав перевозок
Статья 3.	Назначение и разрешение на эксплуатацию
Статья 4.	Анулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию
Статья 5.	Равенство в отношении сборов
Статья 6.	Освобождение от таможенных пошлин и других сборов
Статья 7.	Трансферт доходов
Статья 8.	Принципы, определяющие осуществление перевозок по договорным маршрутам
Статья 9.	Предоставление оперативной информации и статистических данных
Статья 10.	Тарифы
Статья 11.	Коммерческая деятельность
Статья 12.	Авиационная безопасность
Статья 13.	Предотвращение незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации
Статья 14.	Въезд и контроль проездных документов
Статья 15.	Обмен мнениями
Статья 16.	Консультации
Статья 17.	Урегулирование споров
Статья 18.	Многосторонние конвенции
Статья 19.	Регистрация в Международной организации гражданской авиации
Статья 20.	Прежние соглашения
Статья 21.	Вступление в силу, срок действия
Статья 22.	Денонсация

Федеративная Республика Германия и Туркменистан,

будучи Договаривающимися Сторонами Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении воздушного сообщения между их территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

**Статья 1  
Определения**

- (1) В смысле этого Соглашения, если из контекста ничего другого не вытекает,
- термин "Конвенция о гражданской авиации" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, включая все Приложения, принятые согласно Статье 90 этой Конвенции, и все поправки к Приложениям или к самой Конвенции о гражданской авиации, принятые по ее Статьям 90 и 94, если эти Приложения или поправки вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон или были ратифицированы ими;
  - термин "авиационные власти" означает в отношении Федеративной Республики Германия - Федеральное министерство транспорта; в отношении Туркменистана - Национальное управление гражданской авиации или в обоих случаях - любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять задачи, возложенные на указанные власти;
  - термин "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона назначила другой Договаривающейся Стороне в письменной форме согласно Статье 3 как предприятие, которое должно осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения.
- (2) Термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" и "остановка в некоммерческих целях" для применения этого Соглашения имеют значения, указанные в Статьях 2 и 96 Конвенции о гражданской авиации;
- (3) Термин "тариф" означает цену, взимаемую за международную перевозку (т.е. перевозку между пунктами на территориях двух или более государств) пассажиров, багажа и груза (за исключением почты), и включает следующее:
- каждый сквозной тариф или сумму, взимаемые за международную перевозку, предложенную и продаваемую как таковую, включая сквозные тарифы, образовавшиеся с привлечением других тарифов или соединительных тарифов для перевозок на участках международных или внутренних маршрутов, являющихся частями международных маршрутов;
  - комиссионные, которые должны быть оплачены за продажу авиабилетов для перевозок пассажиров и их багажа, или за соответствующие меры при перевозке груза;
  - условия, от которых зависит применимость тарифа или цены на перевозку или уплата комиссионных. Он также включает в себя:
  - все основные услуги, оказываемые в связи с перевозкой;
  - любой тариф за перевозку на внутренней части маршрута, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет в распоряжении для членов внутренних полетов и который не может быть предоставлен всем перевозчикам в международном сообщении и их клиентам на равных условиях.

**Статья 2  
Предоставление прав перевозок**

- (1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне с целью эксплуатации международного воздушного сообщения назначенными предприятиями право:
- беспосадочного пролета над ее территорией;

- b) посадки на ее территории в некоммерческих целях;
- c) производить посадки на ее территории в пунктах, указанных на маршрутах, которые установлены в соответствии с пунктом 2 ниже, с целью принятия на борт и выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты на коммерческой основе.

(2) Маршруты, по которым назначенным предприятиям Договаривающихся Сторон будет предоставлено право осуществлять международное воздушное сообщение, устанавливаются в Таблице маршрутов путем обмена нотами.

(3) По пункту 1 назначенным предприятиям одной Договаривающейся Стороны не предоставляется право принятия на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багажа, груза и почты и их перевозки за вознаграждение в другой пункт на территории этой Договаривающейся Стороны (каботаж).

(4) Предоставление права на осуществление перевозок согласно пункту 1 одновременно не охватывает предоставление права перевозить пассажиров, багаж, груз и почту между пунктами, расположеннымными на территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей такие права, и пунктами на территории третьего государства, а также в обратном направлении (5-я свобода). Права 5-й свободы предоставляются только на основе особых договоренностей между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

#### **Статья 3 Назначение и разрешение на эксплуатацию**

(1) Эксплуатация международного воздушного сообщения по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, может начаться в любое время при условии, что

- a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются назначенные в пункте 1 Статьи 2 настоящего Соглашения права, назначила в письменной форме одно или несколько авиапредприятий;
- b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, дала назначенному предприятию или предприятиям разрешение на открытие воздушного сообщения.

(2) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, с учетом пунктов 3 и 4 этой Статьи и Статьи 9, немедленно выдаст разрешение на эксплуатацию международного воздушного сообщения.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона может потребовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно в состоянии выполнить требования, предписанные законами и правилами первой Договаривающейся Стороны, которые регулируют эксплуатацию международного воздушного сообщения.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона может отказать назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в использовании прав, указанных в Статье 2, если авиапредприятие не может предоставить по требованию доказательства того, что преимущественное владение авиапредприятием и действительный контроль над ним принадлежат другой Договаривающейся Стороне, гражданам или юридическим лицам ее государства. Из-за правовых обязательств Федеративной Республики Германия по отношению к Европейскому Сообществу Туркменистан имеет такое право только тогда, если назначенное Федеративной Республикой Германия авиапредприятие не может предоставить по требованию доказательства того, что преимущественное владение авиапредприятием принадлежит стране-участнице Европейского Союза или гражданам или юридическим лицам этих государств и что действительный контроль над ним принадлежит такому государству или его гражданам или юридическим лицам.

(5) Одна Договаривающаяся Сторона может в соответствии с пунктами 1-4 данной Статьи заменить одно назначенное ею авиапредприятие другим авиапредприятием. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь те же права и те же обязательства как и авиапредприятие, вместо которого оно было назначено.

#### **Статья 4 Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию**

Одна Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на выданное по пункту 2 Статьи 3 настоящего Соглашения разрешение, если назначенное авиапредприятие не

соблюдает законы или правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей права, или не выполняет положения настоящего Соглашения или вытекающие из него обязательства. Перед аннулированием или введением ограничений следует провести консультации в соответствии со Статьей 16, если только не требуется немедленное приостановление эксплуатации или введение ограничений с тем, чтобы предотвратить дальнейшие нарушения законов или правил.

**Статья 5  
Равенство в отношении сборов**

Сборы, взимаемые на территории одной Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими авиационными средствами воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, не должны превышать размеры сборов, взимаемых с воздушных судов отечественного авиапредприятия, осуществляющего аналогичные международные воздушные сообщения.

**Статья 6  
Освобождение от таможенных пошлин в других сборов**

(1) Воздушные суда, эксплуатируемые любым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, при входе/выходе с/ на территорию другой Договаривающейся Стороны, или при пролете ее территории, а также топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические продукты, содержащиеся в баках или в других контейнерах на воздушном судне (т.е. противообледенительная, гидравлическая, охлаждающая жидкости и др.), запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, взимаемых при их ввозе, вывозе или транзите. Это также применяется к товарам, находящимся на борту воздушного судна и используемым во время полета через территорию другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические продукты, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на территорию одной Договаривающейся Стороны с тем, чтобы их незамедлительно или после хранения устанавливать на борту или взять на борт воздушных судов назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или иным образом вновь вывозимые с территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Рекламные материалы и перевозочные документы любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны при их ввозе на территорию другой Договаривающейся Стороны также освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

(3) Топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические продукты, принятые на борт воздушных судов любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, а также от возможных специальных налогом на потребление.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона может держать товары, упомянутые в пунктах 1-3 данной статьи, под контролем таможенных властей.

(5) Товары, упомянутые в пунктах 1-3 настоящей статьи, освобожденные от уплаты таможенных пошлин и других сборов, не будут подвергаться никаким обычно применяемым к ним экономическим запретам или ограничениям, касающимся ввоза, вывоза или транзита товаров.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности освобождение от налога с оборота или аналогичных косвенных налогов на товары и услуги, предоставляемые любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налогов может быть осуществлено в виде предварительного освобождения или возврата.

**Статья 7  
Трансферт доходов**

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право в любое время трансфертировать в местопребывание правления предприятия доходы, полученные от продажи авиаперевозок в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу.

#### Статья 8

##### Принципы, определяющие осуществление перевозок во договорных маршрутах

(1) Любому назначенному авиапредприятию каждой Договаривающейся Стороны будут предоставлены справедливые и равные возможности при эксплуатации авиалиний на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения.

(2) При эксплуатации международных воздушных линий на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, любое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет учитывать интересы любого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести существенного ущерба воздушным перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует воздушную линию по тому же маршруту или его части.

(3) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, имеет своей первоочередной задачей предоставление емкости, соответствующей предполагаемым потребностям в перевозках на и с территорией Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие. Право таких авиапредприятий на перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, будет осуществляться в интересах планомерного развития международного воздушного сообщения таким образом, что емкость будет зависеть от:

- a) потребностей в перевозках на и с территорией Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
- b) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;
- c) потребностей в рентабельной эксплуатации транзитных авиалиний.

(4) Для обеспечения любому назначенному авиапредприятию справедливых и равных условий частота полетов, предусмотренные типы воздушных судов относительно их емкости, а также расписания полетов подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

(5) При необходимости авиационные власти Договаривающихся Сторон должны приложить усилия, чтобы добиться удовлетворительного решения вопросов, связанных с емкостью и частотой полетов.

#### Статья 9

##### Предоставление оперативной информации и статистических данных

(1) Каждое назначенное авиапредприятие будет сообщать авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, и до начала каждого последующего сезонного периода эксплуатации категории полета, типы используемых воздушных судов и расписание их полетов. О краткосрочных изменениях будет сообщено немедленно.

(2) Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их просьбе все периодические и другие статистические данные назначенных авиапредприятий, которые могут в разумных пределах потребоваться с целью проверки емкости, предоставляемой каждым назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения. Такие данные будут включать всю информацию, необходимую для определения объема, а также пунктов назначения и отправления перевозок.

#### Статья 10

##### Тарифы

(1) Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием при перевозке пассажиров по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, подлежат одобрению авиационными властями Договаривающейся Стороны, на чьей территории находится пункт отправления полета (согласно информации в перевозочных документах).

(2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия будут учитывать эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие условия конкуренции и рынка, а также интересы пользователей транспорта. Компетентные авиационные власти могут отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим критериям.

(3) Тарифы представляются назначенным предприятием на одобрение авиационных властей по меньшей мере за один месяц до предполагаемой даты их введения.

(4) Если авиационные власти любой Договаривающейся Стороны не согласны с тарифом, представленным им на одобрение, они сообщат об этом соответствующему авиапредприятию в течение 21 дня с даты представления тарифа. В таком случае этот тариф не применяется. Тариф, который до этого применялся и который должен быть заменен новым тарифом, будет применяться и далее.

**Статья 11  
Коммерческая деятельность**

(1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на ее территории свои представительства с административным, коммерческим и техническим персоналом, которые необходимы назначенному авиапредприятию.

(2) Открытие представительств и прием на работу персонала, указанного в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляется с соблюдением законов и правил соответствующей Договаривающейся Стороны, касающихся выезда иностранных граждан и их пребывания на территории соответствующей Договаривающейся Стороны. Однако для персонала, работающего в представительствах согласно пункту 1 настоящей Статьи, разрешение на работу не требуется.

(3) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право на самостоятельное оформление пассажиров, багажа, груза и почты для назначенных или других авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны. Это право не включает авиационное наземное обслуживание (наземное обслуживание воздушных судов), которое остается прерогативой эксплуатантов аэропортов.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право продавать свои транспортные услуги по своим собственным перевозочным документам непосредственно в собственных офисах и через своих агентов по продаже на территории другой Договаривающейся Стороны любому клиенту в любой валюте.

**Статья 12  
Авиационная безопасность**

(1) Каждая Договаривающаяся Сторона вправе требовать проведения консультаций о применяемых другой Договаривающейся Стороной нормах по безопасности относительно авиационных сооружений, экипажей, воздушных судов и работы назначенных предприятий. Если одна из Договаривающихся сторон после таких консультаций констатирует, что другая Договаривающаяся Сторона неэффективно применяет и выполняет в этой области нормы и требования безопасности, соответствующие по меньшей мере минимальным нормам, установленным в соответствии с Конвенцией о гражданской авиации, то другой Договаривающейся Стороне будут сообщены такие констатации, а также шаги, которые считаются необходимыми для выполнения указанных минимальных норм; другая Договаривающаяся Сторона примет надлежащие меры для исправления положения. Если другая Договаривающаяся Сторона в течение разумного срока - в любом случае в течение пятнадцати (15) дней - не примет надлежащие меры, то это будет причиной применить Статью 4.

(2) Если для обеспечения безопасности работы предприятия требуются неотложные меры, то Договаривающаяся Сторона вправе принять меры в соответствии со Статьей 4 до начала консультаций.

(3) Любая мера одной из Договаривающихся Сторон, принимаемая в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей Статьи, будет приостановлена, как только другая Договаривающаяся Сторона будет соблюдать положения по безопасности, указанные в настоящей статье.

Статья 13

**Предотвращение незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации**

(1) В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанный в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанный в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанный 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, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанный в Монреале 24 февраля 1988 года.

(2) Договаривающиеся Стороны оказывают по запросу всех необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

(3) Когда будет иметь место незаконный захват гражданского воздушного судна либо угроза такого захвата или другой акт незаконного вмешательства, создающий угрозу безопасности таких судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут при взаимных консультациях оказывать друг другу помощь в упрощении связи и принятии других соответствующих мер, направленных на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учетом минимального риска для жизни.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможные с ее стороны меры для обеспечения того, чтобы захваченное воздушное судно или воздушное судно, подвергшееся другим актам незаконного вмешательства, находящееся в это время на земле ее территории, удерживалось на земле, если только вылет воздушного судна не будет вызван необходимостью защиты жизней его экипажа и пассажиров. Такие меры будут приниматься, по возможности, на основе взаимных консультаций.

(5) Договаривающиеся Стороны в своих взаимоотношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и определяемыми в Приложениях к Конвенции в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы владельцы воздушных судов их регистрации или владельцы воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких владельцев воздушных судов можно потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 настоящей Статьи, устанавливаемых другой Договаривающейся Стороной для прилета, вылета или пребывания на ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, чтобы на ее территории эффективно применялись меры по защите воздушных судов и по досмотру пассажиров, экипажей и ручной клади, а также по выполнению соответствующих проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или погрузки грузов. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благожелательно рассматривать любой запрос другой Договаривающейся Стороны в отношении разумных специальных мер безопасности для устранения конкретной угрозы.

(7) Если одна Договаривающаяся Сторона не соблюдает положений по авиационной безопасности, предусмотренных в настоящей статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты такого запроса не будет достигнуто удовлетворительного решения, то это будет служить основой для приостановления, отмены, введения ограничений или других условий разрешения на эксплуатацию авиапредприятию или авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны. В экстренных случаях каждая Договаривающаяся Сторона может принять меры предварительного характера до истечения этого месячного срока.

**Статья 14  
Въезд и контроль проездных документов**

(1) Одна Договаривающаяся Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны на своей территории принимать меры для обеспечения того, чтобы перевозились только те лица, которые имеют необходимые документы для въезда или транзита через территорию другой Договаривающейся Стороны.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет с целью проверки принимать лицо, которому в месте назначения было отказано во въезде после установления того, что оно не имело права на въезд, если только это лицо до своего отъезда не находилось в прямом транзите на территории этой Договаривающейся Стороны. Договаривающиеся Стороны не будут возвращать такое лицо в страну, где ранее было установлено, что оно не имело права на въезд.

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку лица, возвращенного и не имевшего права на въезд, с тем, чтобы определить его возможное пребывание в этом государстве, или организовать его отправку, удаление или депортацию в государство, чье гражданство оно имеет или в котором оно может быть принято по другим причинам. Если лицо, в отношении которого установлено, что оно не имеет права на въезд, потерпело или уничтожило свои проездные документы, то Договаривающиеся Стороны будут признавать документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилета, выданный властями Договаривающейся Стороны, где было установлено, что лицо не имело права на въезд.

**Статья 15  
Обмен мнениями**

По мере необходимости между авиационными властями Договаривающихся Сторон будет проводиться обмен мнениями с целью достижения тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, касающимся применения настоящего Соглашения.

**Статья 16  
Консультации**

Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить проведение консультаций с целью обсуждения поправок к настоящему Соглашению или к Таблице маршрутов или с целью обсуждения вопросов их толкования. Это также относится к обсуждению применимости настоящего Соглашения, если одна Договаривающаяся Сторона считает, что обмен мнениями согласно Статье 15 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев с даты получения другой Договаривающейся Стороной такого запроса.

**Статья 17  
Урегулирование споров**

(1) В случае, если спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, не может быть урегулирован согласно Статьи 16 этого Соглашения, то он будет передан по запросу одной Договаривающейся Стороны в третейский суд.

(2) Третейский суд образуется в каждом конкретном случае таким образом, что каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, и оба члена суда договорятся о гражданине третьего государства в качестве председателя, которого назначают Правительства Договаривающихся Сторон. Члены суда назначаются в течение двух, а его председатель в течение трех месяцев после того, как одна Договаривающаяся Сторона сообщит другой Договаривающейся Стороне о своем намерении передать спор в третейский суд.

(3) Если сроки, указанные в пункте 2 данной Статьи не были соблюдены, любая Договаривающаяся Сторона может, если нет другой договоренности, обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином любой из Договаривающихся Сторон или если другие причины не позволяют ему выполнить эту функцию, то Вице-президент, замещающий его, должен произвести необходимые назначения.

(4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Его решения являются обязательными для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей на третейском процессе. Расходы по содержанию председателя, а также другие расходы должны быть разделены поровну между Договаривающимися Сторонами. В остальных вопросах третейский суд сам устанавливает свои правила процедуры.

**Статья 18  
Многосторонние конвенции**

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции в области гражданской авиации, принятой обеими Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции будут иметь преимущественную силу. Обсуждение с целью определения степени, в которой многосторонняя конвенция прекратит действие, заменит, изменит или дополнит настоящее Соглашение, будут проводиться в соответствии со Статьей 16 настоящего Соглашения.

**Статья 19  
Регистрация в Международной организации гражданской авиации**

Настоящее Соглашение, любые поправки к нему и любой обмен нотами в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения будут направлены в Международную организацию гражданской авиации для регистрации.

**Статья 20  
Практис Соглашения**

С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Федеративной Республикой Германия и Туркменистаном Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года.

**Статья 21  
Вступление в силу, срок действия**

(1) Настоящее Соглашение вступает в силу через один месяц с даты, когда Правительства обеих Договаривающихся Сторон уведомят друг друга путем обмена нотами, что выполнены внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления в силу настоящего Соглашения.

(2) Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

**Статья 22  
Денисация**

Одна Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своём решении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае Соглашение прекратит своё действие через двенадцать месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия не отозвано по согласованию между Договаривающимися Сторонами до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения другой Договаривающейся Стороной уведомление должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в г. Бонне 28 августа 1997 года в двух экземплярах, каждый на немецком, туркменском, русском и английском языках, причем все тексты имеют силу. В случае различного толкования немецкого, туркменского и русского текстов, решающим текстом считается английский.

За  
ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБЛИКУ  
ГЕРМАНИЯ

*Иоахим Мюller*

За  
ТУРКМЕНИСТАН

*Салымбек Абдуллаев*

[ TURKMENIAN TEXT — TEXTE TURKMÈNE ]

Халык мәдениятинде Германия Федератив Республикасы  
Штаты Түркменистаның арасында  
**ЫЛАДАНЫК**

## МАЗМУНЫ

Гириш	
1 мадда.	Кеститлесмелер
2 мадда.	Гитнгімалар болан хукуклары бермек
3 мадда.	Уланымык үчин бөлшемек және русгаттымыз
4 мадда.	Уланымык үчин русгаттымының гүйжүни ятырмак және оны чөзгендіремек
5 мадда.	Йылымлар бебетда деңгиз
6 мадда.	Гүмірүк паччаларындан және бейлеки йылымлардан бояштамақ
7 мадда.	Гираджидилерин ғечірілмесі
8 мадда.	Шерттнамалайтын маршруттар бойонча гитнгімаларын амала ашырылмасының кеститлелейн береділдер
9 мадда.	Оператив хабер-мәглұматтары және статистик мәглұматтары бермек
10 мадда.	Тарифлер
11 мадда.	Коммерция иши
12 мадда.	Авиацион хөвпсузлық
13 мадда.	Граждан авиациясының хөвпсузалығына беканун гатышмалық енүни алмақ
14 мадда.	Гельмек және гечін документтерине ғосегчилік этимек
15 мадда.	Пикір алышынан
16 мадда.	Консультациялар
17 мадда.	Жеделлери дүзгүлешілдірмек
18 мадда.	Коштараштайтын конвенциялар
19 мадда.	Халқара граждан авиациясы гурьевсында белгіле алмақ
20 мадда.	Озалкы ылалашындар
21 мадда.	Гүйде гиремеги, херекет зәйін меҳлести
22 мадда.	Гүйжүни ятырмак

Германия Федератив Республикасы және Түркменистан,

Чынагода 1944 Ының 7 декабрьнанда гол чекмек үчин атық болған Халқара граждан авиациясы халықдасы Конвенцияның Ылалашын Тараптары болмак билесін,

Со территорияларының арасында және олардың чөйлеріндегі дашарда хова гетиванының әле тоймын хем-де амала анырым халықта ылалашын багдарламақ иелән,

шунда берада мәжбүрлелер:

1 наңда  
Кестителмелер

(1) Эгер контексттеги башта хич зат гелип чыкыланы болса, шу ылалашында дегенешілдікде:

а) "Граждан авиациясы халықдасы Конвенция" адалтасы Чынагода 1944 Ының 7 декабрьнанда гол чекмек үчин атық болған Халқара граждан авиациясы халықдасы Конвенцияның хем-де Гомуудылар я-да дүрдешілдер ылалашын Тараптарының иккиси үчин хем гүйке гарен я болыса олар тарыптыдан тасымалданынын болса, шу Конвенцияның 90 маңдастын лайықтылықта кибүт зәнилен олар Гомуудылары хем-де Гомуудылар я-да Граждан авиациясы халықдасы Конвенцияның сөзүне онуң 90 және 94 маңдастары болонча кабул зәнилен олар дүрдешілдер ақнадар;

б) "Авиациян хажимметтер" адалтасы Германия Федератив Республикасы бабеттә - Федераль узаглар министрлігін; Түркменистан бабеттә - "Түркменховабайлары" мынын управлениесінде я-да халықтарының сөзүнде хем ѡкшарда геркесиен хажимметтерин үстүнде гүйкелескен көшнелер амала анырыма ыттырылған зәнилескен иелендик бейлеки тараптар я-да гурманы ақнадар;

с) "Беделенген авиакорхана" аталтасы бир ылалашын Тарапын шу ылалашында 2 маңдастын 2 пункттеги лайықтылықта белгеленген маршруттар болонча халқара хова гетиванының амала анырымда болған хосымчы 3 маңда лайықтылықта жылмача гернүнде бейлеки ылалашын Тарапы белгеленген иелендик авиакорханасының ақнадар;

(2) "Территория", "хова гетиваны", "халқара хова гетиваны" хем-де "коммерция дәл маңдастар белгілі дүрмәк" адалтаптары шу ылалашындаудағы үчин Граждан авиациясы халықдасы Конвенцияның 2 және 96 маңдастарында геркесиен мына зәидір;

(3) "Тариф" адалтасы благчыларын, бағажың үе йүкүн (posta мұнағармейсер) халқара гетивандылмакты (алын, яки я-да кес көн деңгөлөттерин террорияларында пункттарының арасында гетивандылмакты) үчин алынған баханы ақнадар хем-де шулары ес ичине ала:

а) текелін зәнилен я-да шол гернүнде сатылған халқара гетиваны үчин хер бир гечин тарифин я-да алынған сертификатерин тошумынан, шол саңда халқара маршруттарының я-да халқара маршруттарын белгелері болуп дүрн ичеркі маршруттарын участоктарында гетиваны үчин бейлеки тарифтери я-да барлесділдірілген тарифтерде гошымак билес, эмдел гелен гечин тарифлерине;

б) ёлағчыларын гетивандылмагына және оларын бағажының дашалмагына авивибилеттерин сатылмакты үчин я болмаса йүк дашалан мәмәлә дәтишилі жерлер үчин толенілмелі комиссиян талелегері;

с) гетиваны үчин тарифин я-да баханын, я болмаса комиссиян талелегері талемегин уланарлығында тосяр зәйн шертлер. Ол шейле хем шулары ес ичине ала:

д) гетиваны билен багланышылықты зәйлән эхли әсәй хысматтары;

е) сап ичеркі учушлар үчин ыттырында болмадын хем-де халқара гетиванында эхли гетивандылары және олардың мүшсілдерінен дең шертлерде берлип билинмележ халқара гетиванына ғошмача сатылан маршруттын ичеркі белгеленген гетиваны үчин иелендик тарифи.

## 2 жадда

### Галымтазар болап хукукшы берисек

- (1) Бир ылдашын Тарал бейлески ылдашын Тарапа белленисиен авиакэрханалар тарынындан жалкара хова гөнгөвинауданын максады билес:

  - со территориясынын устүндөн гөймән утуп гөчтөсө;
  - коммерция дай максалларды билес из террориясында гонымага;
  - герекелден маршрутларда ашакда 2 пункта лайыктыкда белленисиен пунктларда со территориясында слагчылары, бағызы, йүккө во почтын коммерция засында бортуну кабул этмеге душумрек максады билес гонымага хукук беріш.

(2) ылдашын Таралың белленисиен көркөндиң жалкара хова гөнгөвина амала ашырмак хукуты берилдес маршруттагы Маршрутлар таблицисында ресим хаттар алышынан аркалы белленисиер.

(3) Бир ылдашын Таралың белленисиен көркөндиң 1 пункт бойынча бейлеки ылдашын Таралың террориясында слагчылары, бағызы, йүккө во почтын бортуну кабул этмеге хем-де оларды хакимы айтмак билес, шол ылдашын Таралың террориясындағы башта пункта гөнгөвиге дипшамта (коботаж) хукус берилмегер.

(4) 1 пункта лайыктыкта гөнгөвилер амала ашырмак учын хукутын берилмеге шол берингендеги шайке күкүлдерлер берилс ылдашын Таралың террориясында ерлеңген пунктлар билес үчүнди демалын террориясындағы пункттердин көрсөнде, шайке хем жайынан (5-неде жарынан) слагчылары, бағызы, йүккө во почтын гөнгөвик хукутыннын берилгестине со күннен алмайд. 5-неде жарынан хукуты дүйнө ишін ылдашын Таралың авиациянан жақыншылығын көрсөндей айрым меншитендерин засында берилдөр.

### **З надра**

- (1) Шу Ылалашыңын 2 маддасының 2 пунктунда лайыктыкта белленгенлек маршруттар болонча халқара хова гитнамасынан уланып шу анықтады шертерде ислендиң вагтда башынындык билнер;

а) шу Ылалашыңын 2 маддасының 1 пунктунда геркезилен хукуклар берилгендеги Тарап бир к-да бирнеше анықтарданы атмаға гернишке белгизде;

б) шол хукуклары берілсін Ылалашын Тарап белленгенлек көрхана я-да көрханаларда хова гитнамасын атмаға учын ругсатнамасы беренде.

(2) Шол хукуклары берілсін Ылалашын Тарап шу маддасын 8е 9 маддасын 3 8е 4 пункттарданы назара алмак билсін, халқара хова гитнамасынан уланып учын ругсатнамасында жетекшілік субтнамаларын тапал едін билер.

(3) Бир Ылалашын Тарап бейлеки Ылалашын Тарапын хер бир белленгенлек анықтарданында онын биринчи Ылалашын Тарапын халқара хова гитнамасынан уланытты дүзүнгелептірілген канундардың ве кадалдардың геркезилен талацлары еріне стигримес үксилеттілігін субтнамаларын тапал едін билер.

(4) Эгер бейлеки Ылалашын Тарапын анықтарданы анықтардан артықшам хукукты зөлдік этимеген хем-де она тосярилған гөсөтчілік этимеген бейлеки Ылалашын Тарапы, онын деалестинин гражданлардың я-да зедә зедә гернишнендер тарарапшының деялестидегиңин субтнамаларын тапал боянча геркезін билмессі, бар Ылалашын Тарап бейлеки Ылалашын Тарапын белленгенлек анықтарданын 2 маддада геркезилен хукуклары пейдаланылғандай бұз дөмдердін билдер. Германия Федератив Республикасының Европа Білеспештік байдағы хукук борчтнамалары себебінде Түркменистан дәніне Германия Федератив Республикасы тарарапшынан белленгенлек анықтардан озуне артықшам хукукты зөлдік этимеген Европа Білеспештік гитаңызыңы жою я-да шол деалестерден гражданлардың я болмас зедә гернишнендер тарарапшының деялестидегиңин хем-де оны барадағы тосярилған гөсөтчілік шейлде деалесте я-да онын гражданларында я болмас зедә гернишнендер тарарапшының деялестидегиңин субтнамаларын тапал боянча геркезін билмездік халатында шейле күкүта шоз болады.

(5) Бар Ылалашын Тарал шу мадданиң 1-4 пункттарында көз тараапындан аспаленисен бир авақорханының бейлеки авақорханасының оларды чылбыр болып билер. Тәз бөлленген авақорханадын озактык авақорхананың ишүү күнүктөрү болар.

**4 мадда  
Уланык чын рутсаттамалык гүйжүү  
иттихак я-да оны чынчандарын**

Этөр бөлленген авақорханы күнүктөрү бергөн Ылалашын Таралың канундарлының я-да кадаларының бергөй этимейен болса я-да шу Ылалаштын дүгүндерини я болжаса ондан гелдин чыннык борчынналарды сунрапа этимейен болса, бар Ылалашын Тарал шу Ылалаштын 3 маддесинин 2 пунктуда кайталып берилген рутсаттамалык гүйжүүн итырып я-да ол барада чөлөннөрмөслөрдөн гарысын болар. Этөр кануншарын я-да кадаларың мундан бийләк-де боозудынчынын соодуун чыннык чын уланынын хамы этимей тогтагынак я болжаса чөлөннөрмөслөрдөн гарысын талап этимейен болса, рутсаттамалык гүйжүүн итыргатын я-да ол барада чөлөннөрмөслөрдөн гарысында, он ишчидә 16 мадда лайыктыкка консультациянын жеткичүүк герекеди.

**5 мадда  
Нытканың бабегендеги деңгээ**

Бар Ылалашын Таралың территориясында аэропорттары же бейлеки авақорханасында сернисчеси бейлеки Ылалашын Таралың хөр бар бөлленген авақорханасының хова гөмбөлөр тарашынан пайдаланыптын үчин алышын Ытымылар хүт шонун алыш халкара хова гөмбөлөрнүү касла алышын со авақорханасының хова гөмбөлөрдөн алышын Ытымылардың мөнбердинен ёкыры болмалы дадар.

**6 мадда  
Гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштапкы**

(1) Бар Ылалашын Таралың ислендиш бөлленген авақорханасының тараапындан уланынын хова гөмбөлөр бейлеки Ылалашын Таралың территориясында гарын махалы (онуң территориясындан чыккан махалы), я болжаса онуң территориясында устүндөн утуп жечи махалы, шайле хем хова гөмбөлөрдөн гарыларда же бейлеки көнтөйнердө болсан жыгыч, чалты материаллары же бейлеки сары ээлийн техника онумылар (атын дооркынан гарын, гадравлик, сөвалийн, сувуклардын же бейлеклер), шайле хова гөмбөлөрдөн бортуулдык этичаклык шайлар, табель зымгы же бортуулдык горлар гарыларденде, алыш гидиленде я-да оларын транспорт махалы алышын гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштадылар. Шайле дүзүн хова гөмбөлөрдөн бортуул болсан хем-де бейлеки Ылалашын Таралың территориясында устүндөн утуп жеткүндиштөрдөн гарылтар барада хем уланынып.

(2) Бар Ылалашын Таралың территориясында бейлеки Ылалашын Таралың бөлленген авақорханасындан бортуул хамы этимэн я-да сакалынанындан соң отрутгынак я болжаса бортуул алмак үчин жеткүндиштөрдөн гарыларда я болжаса башта бар герниүнде биринчи Ылалашын Таралың территориясындан төзө гетиргөлжөн жыгыч, чалты материаллары же бейлеки сары ээлийн техники онумылар, этичаклык шайлар, табель зымгы же бортуулдык горлары шу мадданиң 1 пунктууда гаркезилен гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштадылар. Бар Ылалашын Таралың ислендиш бөлленген авақорханасының махабаттандарыш материаллары же гөнгөн документтердөн бейлеки Ылалашын Таралың территориясына элтүнен махалы олар хем шу мадданиң 1 пунктууда гаркезилен гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштадылар.

(3) Бар Ылалашын Таралың ислендиш бөлленген авақорханасының хова гөмбөлөрнүү бортуул бейлеки Ылалашын Таралың территориясында кабул элтүнен хем-де халкара хова гөмбөлөрнүү пайдаланып жыгыч, чалты материаллары же бейлеки сары ээлийн техники онумылар шу мадданиң 1 пунктууда гаркезилен гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштадылар.

(4) Хөр бар Ылалашын Тарал шу мадданиң 1-3 пункттарында гаркезилен харыттары гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн жөнгөнчилги астында сакланып болып билер.

(5) Шу мадданиң 1-3 пункттарында гаркезилен, гүмүркүнчөлөрдөн көйтүүлүктөрдөн баштадылар харыттары олар барада адигча уланынып, харыттарын

гетирилмесине, алның гидролигине және транзитине багын болан хич халы ықдасды гадағанлықтарға я болмаса қажелдирылмендер сөзекар әділдеме.

(6) Хер бир Ылалашын Тарал бейлеки Ылалашын Таралың ислендиң беллендилен аниакәрханасына үшкүн әділдің кем-де онун коммерция ишінің амала ашырмак үчін пейдаланылған кириллар және хасиеттілар берада доланыштын үшін салтыңдан к-да шонун яны кесе салтыңдардан бөштімдеги есебе үшкүн әділдің. Салтыңдардан бөштімдеги дессландан бөштімдеги я-да гайтарып бермек горнушында амала ашырлып балнер.

#### 7 мадда Гардешмелиң течірлемелі

Хер бир Ылалашын Тарал ақнагиеттімалары сатылғанда алнан гардешмелиң ислендиң зиркин конвертируйлайтын валютаға ресем алғын-чалын хұммети бөонча көрхананың доландырылған зертесінен ерлешілген ерлік ислендиң валгыда течірлемеге бейлеки Ылалашын Таралың хер бир беллендилен аниакәрханасына хукук берір.

#### 8 мадда Шарттылайык жарнұраға боянға гетіншілары ақыла аныктама көстіктерін берілгендер

(1) Хер бир Ылалашын Таралың ислендиң беллендилен аниакәрханасына шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктуна лайықтықда беллендилен маршруттарда аниалинилар уланылан махалында адайтын және дең мұмкінчікшелер берір.

(2) Шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктуна лайықтықда беллендилен маршруттарда халқара хова гетіншілары уланылан махалы бир Ылалашын Таралың ислендиң беллендилен аниакәрханасы бейнеси Ылалашын Таралың күт шол маркеттүр я-да онун бөлекі бөонча хова гетіншіларынан уланылан ислендиң беллендилен аниакәрханасының хова гетіншіларының улы лызы стирмезділік үчін шол аниакәрханасың бөхбітлерінің назара алар.

(3) Шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктуна лайықтықда беллендилен маршруттар бөонча халқара хова гетіншіларының ижінінкі нобиетдеки көзінесті аниакәрханасы белден Ылалашын Таралың территориясына және онун территориясынан гетіншіларде болмын чак әділдің халқтарда лайық тәжірибелерін берілметтіндеп ыбараттыр. Шейде аниакәрханасы бейнеси Ылалашын Таралың территориясынан 2 маддасының 2 пунктуна лайықтықда беллендилен маршруттар бөонча гетіншілар учын хукуктары гөвірүнен шу ашадақшыларда болыт болмын чак халқара хова гетіншіларының планлы есдүрмек бөхбіттері назара алны амала ашырмай.

- а) аниакәрханасы белден Ылалашын Таралың территориясына және онун территориясынан гетіншіларде болан хаждаттарына;
- б) ерлі және регионал хова гетіншіларының назара алмақ билен, аниалиниларының гетіншіларының болан себебінен гетіншіларде болан хаждаттарына;
- с) транзит аниалиниларының дүшесүнгілік уланымага болан хаждаттарына.

(4) Ислендиң беллендилен аниакәрхана учушшарың ынтылышының адабеттілік және дең шарттерінен үшкүн этик үчін гөвірүнен бөлшектік хова гемиетерінин ғоз жоғарғы тутулан кысымлары, шәйле және учушшарың тергіби Ылалашын Таралларың авиацион жәкимнестері тарапшынан макулданылғанда дәттілайдір.

(5) Зерур болан махалы Ылалашын Таралларың авиацион жәкимнестері учушшарың гөвірүн және ынтылышы билен бөлшектік хова гетіншіларының меселелерін канатталғанарлықты өзөулімегінің ғазаннама үчін тағадда этиелайдір.

#### 9 мадда Оператив хабар-нагдуяматтары және статистик нагдуяматтары бермек

(1) Хер бир беллендилен аниакәрхана учушшарың категорияларының, уланылан хова гемиетерінен кысымларының және оларың учушшарының тергібінен Ылалашын Таралларың авиацион жәкимнестерінен шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктуна лайықтықда беллендилен маршруттар бөонча хова гетіншіларының башланғынша альмайдан бир ай галанда

хем-де уланымың хер бир сонраки мәсүмлөйин дөврүннүң башланылғындан өн хабер берер.  
Гыста мөнкелде үйттөмөлөр жаһында хайл этмөн хабар берлер.

(2) Бир Ылалашын Тарапын авиасиян жекимнөттери бейлеси Ылалашын Тарапын авиасиян жекимнөттериндеги хайышы болонча одара белгенилен авиакорханаларын шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктунан лайыктында белгенилен маршруттарда биргэжи Ылалашын Тарапын хер бир белгенилен авиакорханасына берилгэн гөврүмлөрө барламак мүккәдди билес, иштесе лайык тәжелдер талап әдүлил болынжык олиң дөвүрлөсін ве бейлеси статистик маглуматтарын бербөр. Шеіде маглуматтар гиттималларын гөврүмнин, шеіде хем истилелешине ве урадын пунктларын кесттөмөлек үчүн зөрүр болай олиң хабар-маглуматтарын берине алар.

**10 мадда  
Тарифтер**

(1) Белгенилен авиакорхананың шу Ылалашының 2 маддасының 2 пунктунан лайыктында белгенилен маршрут болонча ёлчамдар гиттандылан махалы уланын тарифтери (гиттамиш документтеринде хабар-маглуматтара лайыктында) укушын урадын пункттер со территориясында болып Ылалашын Тарапын авиасиян жекимнөттеринин макулдамасын дағыншайдыр.

(2) Белгенилен авиакорхана со тарифтеринде уланыш чындашыларыны, пайхаса лайык пәйдиди, бөлсөншін ве базарын бар болан шергерерни, шеіде хем уладары пәйдаланылғылырын болбайтарын наизера алар. Эгер тариф шу елчілөрдө лайык гельмейден болса, дәнгү шу халықта ыттыларын авиасиян жекимнөттер оны макулдамасын йүз дәйдерип берілдер.

(3) Белгенилен корханалар тарифтери оларын гириналығынин чак әділізен сенесине азындағы бир ай таңында макулдамасын үчүн авиасиян жекимнөттере бербөрлер.

(4) Эгер ислендик Ылалашын Тарапын авиасиян жекимнөттери солерине макулдамак үчүн берген тариф балес разыншылған болса, олар бу барада дағынша авиакорхана тарифин берлен сенесинен баштап 21 ғунун дөвамында хабер бербөрлер. Шеіде халықта бу тариф уданылмағыр. Озар уланылан ве төзөс тариф билен чалышылмалы болып тариф сонра хем уланылар.

**11 мадда  
Коммерциянын**

(1) Хер бир Ылалашын Тарап бейлеси Ылалашын Тарапын ислендик белгенилен авиакорханасына оны зөрүр болан административ, коммерция ве техники иншөрлери билен бағылап со векілчіліктериниң соудын территориясында сакламак хукутыны озара эсасда бербөр.

(2) Шу маддениң 1 пунктундағы жекелгіліктери ачыла хем-де иншөрлери ишке кабул этимек дағынша Ылалашын Тарапын дашары юрган гражданларының гельмегине хем-де олардың деңгелін Ылалашын Тарапын территориясында болмайтын деңгелі болан канунлары ве қадалары беркіт әділлік амалда ашырылар. Йөнө шу мадданиң 1 пунктунан лайыктында векілчіліктерде иштейен иншөрлер барада иш үчүн рутсатнама талап әділмейзор.

(3) Хер бир Ылалашын Тарап бейлеси Ылалашын Тарапын ислендик белгенилен авиакорханасына бейлеси Ылалашын Тарапын белгенилен я-да бейлеси авиакорханалары үчин ёлчамдары, бағажы, йүки ве почтандык сөбапщада ресмилешшілікте хукуты озара эсасда бербөр. Шу хукук сұздық авиасиян хыматтары (хова ғомыларине ерде хыматт әтмесі) ез ичине алмай, шолар болса аэропортларды уланылжыларын айратып хукуты болмактанды галяр.

(4) Хер бир Ылалашын Тарап бейлеси Ылалашын Тарапын ислендик белгенилен авиакорханасына бейлеси Ылалашын Тарапын территориясында со офицерлерине ве сатмак болонча со агентліктеринин үсті билес өз гиттава документтери болонча ез улаг хыматтарын ислендик мүшкіндеро ислендик валютада сатмак хукутыны бербөр.

12 мадда



- (2). Эгер коркының инициалының үшүн этик үчүн гайрагатолмасың чөлөөдер тапал адрия болса, онда Білімнен Тарих консультациялар башланынан 4 мың лайықтың чөлөө гарсаты жаһанып.

- (3) Ылдымнын Тарешларын барыншы шу маддадын 1-е 2 пункттарында лайыктылкындағы исемдерден чарсы белгиси Ылдымнын Тары шу маддадын геркеси менен хошгузданыс болонча дүкендерде берілді деп бапшыланып соң десенсе тоғтадылар.

13 наада  
Грандай азылдасының хамисүзүнүчтүрүшүнүү  
башкынчуктурумдын салындырылыш

- (1) Ылғалшын Тараплар сөзгерінің халқара үхүткіндігін чының үхүкүларының хем-де борчанымаларының лайықтылықтағы граждандық анициалысының консультантының бікенін жиғиттімдік актіларындың горама болочы барып барада сөзгерінің кабында зертчіліктердегі тасымалшылардың сөзгерінің халқара үхүткіндігін чының үхүкүларының хем-де борчанымаларының умумыныңда үлгілілігінің жаңеледірілген, Ылғалшын Тараплар, хусусан да, Токнда 1963 йылдың 14 сезімбірінде гол чекілсе, Хова ғомылдеринін борттуда амана ашырылған жаһияттарда және көбірек актілар халықаралық Конвенцияның, Гагауда 1970 йылдың 16 десімбірінде гол чекілсе, Хова ғомылдеринин бикенінде салынмылғына гаршиң герешімек халықаралық Конвенцияның, Монреальда 1971 йылдың 23 сентябрьдағы гол чекілсе, Граждан анициалысының консультантына гаршиң генүндірілдін бікенін актіларда гаршиң герешімек халықаралық Конвенцияның хем-де Монреальда 1971 йылдың 23 сентябрьдағы кабұл едилсен, Граждан анициалысының консультантына гаршиң генүндірілдін бікенін актіларда гаршиң герешімек халықаралық Конвенцияның үстінен страйк, Монреальда 1983 йылдың 24 февральдағы гол чекілсе, Халқара граждан анициалысының хызмет зертсіз аэропорттарда бикенін зорлук ақтіларына гаршиң герешімек халықаралық Протоколың дүлтіндерінің лайықтылықта херекет еділдер.

- (2) Үлалашып Тараплар Ынштутта боянча бирінші граждан хова ғимнолеринин  
биканун зе салынғының хем-де хова ғимнолеринин, оларың ёлағыштарының жаңы  
екіншіларының, аэропорттарының және аэронавтикалық сертификацияның көпшілдегі  
генуккілірлер белгісін ақтапсыра, шайле хем граждан авиацияның көпшілдегі  
абдан полендердегі белгісін ақтапсыра, алардың зерттесін көмектес береділдер.



- (4) Хөр бир ылалашын Тараң зал салын ховағымсизин жа болмаса бейлеки бикануну гаттышып алғыларды сөзесөр эдилес, шол ватт со территорийисиде ердес дуран ховасағымсизин; учымын онүк аяқталынын же әлгачтыларнын жаңынын халас эттес дүниен жетпештес.

болмадык халытта онун ерде галмагының шукун этик үчин со тарапындан мұмсак болан ахыр чөрөлдер горер. Шайе чөрөлдер мұмсак болдугутча сезара консультациялар жасасында горлер.

(5) Ылалашын Тараптар сезара гагнашыларында авиацион ховпсузлык бояонта Халқара граждан аваандысы гурамсызы тарапындан белленілжан ве Конвенцияның Гопнұйдыларында кесіттілештілген дүснүйлөр Тараптар барада наредежеде уланарының болса, шол дережеде шол дүснүйлөр дайындауда херекет элбірлер; олар солери тарапындан белгіле алған хова ғомылдеринин зөзөрлигин я-да эсасы иш ери, я болмаса хемишелік болған «ри» со территориясында болған хова ғомылдеринин зөзөрлигин хем-де со территориясындағы аэропортердеги уланыңжыларын авиацион ховпсузлык бояонта шол дүснүйлөр дайындауда херекет этистеги талап жеделлер.

(6) Хер бир ылалашын Тарап бейлесі ылалашын Тарапын со территориясының гемілек, ондан гемілек я-да онда болмак үчин белгіле, шу маңдаңың 5 пунктунда геркесзінен авиацион ховпсузлык бояонта дүснүйлерин берілген этистеги хова ғомылдеринин шайе зөзөрлигін талап едін белгілескендегі болен ылалашыр. Хер бир ылалашын Тарап хова ғомылдеринин гуралык бояонта ве ғылгычылар, экзактологиялар хем-де алғандағы гөндөн гечінек болонча, шайле хем бітакты. Ықтүп ве борттаки горларды ховпсузлығы барадасы деңгашта барылғандар ғылгычылар мүнисеко ве мүнисек ваттыңда я-да бүкілдер нұктелілікке ве бүкілесіндей ваттыңда сәрнәк бояонта чөрөлдердеги нәтижелі горумастын шукун эдер. Хер бир ылалашын Тарап бейлесі ылалашын Тарапың анық жеке мәдени арадан айрымлап үчин оның лайық Нөрите ховпсузлык чөрөлдер бабеттаки иелендік ғылттымасына хошинастлағар.

(7) Эгер бир ылалашын Тарап шу маңдаға гөс аятуғын тутудан авиацион ховпсузлык бояонта дүснүйлері берілген этистеги болса, бейлесі ылалашын Тарапын авиацион хәкимнестері барынша ылалашын Тарапың авиацион хәкимнестері болен халык этистеги консультацияларын гечінек ханаңда бұз тулу балер. Эгер шайле ғылттымасын сөнсеткіндең бапшы бар айың довысында киңгіттегіндердің өзгөт газынаныса, оғда мунун сон барынша ылалашын Тарапың ақындарларынан я-да ақындарларынан берлен уланың үчин рұсқыннан төттөмек, айтрумак, ол барада тәжіледірмелең ве бейлесін шертлердә гірекмелек үчин эсас болуп хысмет эдер. Ғылассағы халыттарда хер бир ылалашын Тарап шол бир айық меккет тамғынанында дослапсыз хоснестік чөрөлдерін горум жеткізу беріледі.

#### 14 мадда Гемілек ве гемілек документтеріне гөстегінек этик

(1) Бир ылалашын Тарап бейлесі ылалашын Тарапын белленілсен авиакорханаларына дағы бейлесі ылалашын Тарапын территориясына гемілек я-да онун территориясынан үткізген транзит арқалы гечінек үчин жерүр документтері болған адамдарын гетнадылғанын шукун этик үчин со территориясында чөрөлдерін горум жеткізу ыттыр беріз.

(2) Хер бир ылалашын Тарап гемілесе хукугының скдүті белленілсеніндең соң барын сәнде гемілестінген бұз дәндөрлөн адам утрамағындағы ен шол ылалашын Тарапын территориясында геміл транзитде болмадык халытта, оны барламақ максады билен кабул жедел. ылалашын Тараптар шол адамы онун гірмеск үчин хукугының скдүті озан анықланылған юрдағайтармалар.

(3) Шу дүстүр гайтарылан хем-де гірекмелек үчин хукугы болмадык адамың шол дөвдеге мұмсак болан яғдайда болмадыны кесіттілесек я-да оны гражданылық бар болан я болмаса башта себзілер бояонта кабул жеделілік белгілік деңгелік деңгелік ибермені, угратмалы я-да межбуры ибермені тұрамақ үчин шайле адамы соңра барламаға хәкимнестерге пасдел бермейір. Эгер гемілесе хукугы болмандыты анықланылған адам со гечінни документтеріндең ийтірен я-да ёк зеде болса, онда ылалашын Тарап гемілек үчин хукугының скдүті анықланылған ери болған ылалашын Тарапың хәкимнестері тарапындан берлен, утш ве гелиш яғдайларыны тассылаған документи ыкрапа жедел.

#### 15 мадда Шынайы айындар

Шу ылалашығы уланнамын жөнде месселелері бояонча ыснышылы хысматдашылығы ве сезара дүшнүйшімеги газаңмак максады билен, ылалашын Тараптарын авиацион хәкимнестеринин арасында зерурлығы гора пікір алышылар гечіриледі.

16 мадда  
Консультантъ

Исландик Ылалашин Тарап шу ылалашыга я-да мәркүрлүларын Таблицасына дүсөнчилер ара алты масштабташып максады билен я болжым оларды дүшүндүрмөгөн месептердин ара алты масштабташып максады билен консультациянын жөнчилегин исландик ваттада сорал берд. Эгер бир ылалашин Тарап 15 мадда лайыктын шыкар алышынан канағалиштарлы истиңделер бермэди дайын жасын алын болса, ёкада горекизден дүсүн шу ылалаштың улардырылышын ара алты масштабташында көм дегеншилдер. Консультациянан бейлеки ылалашин Тарап шайле Құстутынын алты сөзесіндең башшаш иккайын дауыншын башшалыныңдыр.

17 наадыр  
Желділдері дүзгүштепеңдер

- (1) Эгер шу ылалаштырмак жаңа уланым болып багыныштырылада дарен жедел шу ылалаштырылган 16 маддесінайтында дүзгүчесінде ол болып келген Тарапың бүттүстүсөн болонча биттараң суда береде.

(2) Биттараң суд дағындық жаңа хер бар ылалаштырылған судун бар атасының белгемелі же судың иккя атасының башының хекимдүйгө ылалаштырылған Тарапшарының хектеметтери тарашынан болашағынан үчүннен даудистік гражданын хакында шешүлемшестік аралық жылдар. Судук атасының ылалаштырылған Тарап жедел биттараң суда бермекчелдік хакында белгелес ылалаштырылған Тарап жаңа хандың көзінен соң иккя айын дәлелмегендеги, башының болса үч айын дәлелмегендеги болашағынай.

(3) Эгер шу маддениң 2 пунктінде горжесаптан мөншіктөрдөн көбүнчелік зерттепмелі болса, этер башта шорғасын болыма, изилдік ылалаштырылған Тарап жерде болып белгемелері аныла анырылған башының Жалкана гражданынан аныннан гурманынан төзөлгөнин Президенттің дүз түтүп берді. Этегер Президент ылалаштырылған Тарапшарының изолемелінен гражданы болса жаңа шу вакансиян сәргеле оңа мұмкінчілік бермейді болып себептер бар болса, онда соңында орнаның зөлбейен Вице-президент зерүр белгемелері аныла анырылмайды.

(4) Биттараң суд чөтүнгерек сессиярендегі көлкүтін билен көбүн жайыр. Оның чөтүнгерек ылалаштырылған Тарапшарының чөттөн көміннеліктер. Хер бар ылалаштырылған Тарап суддасты соң атасының сакланып болонча чындақшылардың шайле жаңа биттараң судун иншиянда берілінгенде сөз жеке көрдірмегендеги чындақшылардың чекір. Башының сакланып болонча чындақшылар, шайле жемсілдейсін чындақшылар ылалаштырылған Тарапшарының арасында дең пайланылмайды. Галан мессолелдерде биттараң суд соңында кадалырынын етін белседі.

## 18 мадда

Ылашынын Таралларын иккиси тараңынан хем кабуда залыс, граждан авиациясы бебеттеги көнтәрләштүйн умумы Конвенция гүйжे гарен халыгда шайе Конвенциянын дүгүнчөле артымчык гүйже зе болар. Көнтәрләштүйн Конвенционалык шу Ылашынын гүйжүни изохли дөрежеде бес этажданын, онун орунны туткаждынын, оны ўйткаждынанын жа-онун устунын страждатынан көстөтлемек максадасы билен ара алмып маслахтаптандылар шу Ылашынын 16 маддасына лайыктуулаша گочирлер.

19 жады

Шу Ылалышын, оға гиризилген ислемдик дүэсдишиер және ислемдик алышыдан ресми хаттар шу Ылалыштын 2 маддасының 2 пунктінде лайыктырғанда белгіле алмас утқын Халқара граждан анықтаған гурметтік нысандар.

20 наука

Шу Ылалашык гүйкө гирен пурсатдан баштап, 1971 йылдың 11 наурызиндағы Ховағатнавы хакындағы Совет Социалистик Республикалары Союзының Жеке мемлекеттің Германия Федератив Республикасының Жоғары мемлекеттің арасындағы Ылалашык Туркменстан белгилі Германия Федератив Республикасының арасындағы ғатнашыларда соға гүйкүнін иштеп берді.

21 мадда

Гүйкө гөресте, хөрөнгөт зәйтүн мөхлөстө

- (1) Шу ылалашык ылалашык Тарзшарын иккиси-де шу ылалашык гүйкө гирмети түн зерур болган ичкерин деңгээл амалларының сриңе спиримендиги лакызыда бирбүрөнгө ресми хөлдөрү алыштырмак аркалы хабер берен сенесинден баштап бар алдан соң гүйкө гирбэр.
- (2) Шу ылалашык көситтөн мөхлете баглашылар.

22 мадда

Гүйкүн жырым

Бар ылалашык Тарз шу ылалашык гүйкүн жырым баралык соңгудын лакызыда бейнеси ылалашык Тарзин иеленин жетке хабер берин байер; шейле хаберларын шок бар жетке Халкара траждия аяланынын гүйкүннөн ибершисидер. Эгер ылалашык гүйкүн бес этмек иккисиндикси хаберлана 12 айым демүр таимомчынка ылалашык Тарзшарын арасындастык ылалашык бөлөнч ылалашык болса, ылалашык бейнеси ылалашык Тарзин хаберламасын алган сенесинден баштап он ики алдан соң соң гүйкүн бес зөр. Бейнеси ылалашык Тарзын хаберламасы алжындык лакызы таассынанысы болмадык хамиди хаберлана. Халкара траждия аяланынын гүйкүннөн хаберламасын алган сенесинден баштап он дорт гүндел алган хөкүмүнде гаралымдары.

Башк ишкерицид 1997 йылдың 28-иңүсүнде хөр бирни немец, түркмен, рус же инглис дилдерине иши нустада кысал элилди, сондай салык тексттерин бармалашып гүйкө барлыр. Немец, түркмен, рус же инглис дилдеринең тексттере дүркүн дүшүнүлдүрүп берген халатта инглис дилиндеги текст эсасы дайлаптап хассан элийбэр.

Герман Федерации Республикасының  
адынынан

Илан Мор-

Түркменистаның  
адынынан

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE  
TURKMÉNISTAN RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Table des matières

Préambule

Article 1 Définitions

Article 2 Octroi des droits

Article 3 Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation

Article 4 Annulation ou limitation de l'autorisation d'exploitation

Article 5 Non-discrimination en ce qui concerne les redevances

Article 6 Exemption des droits de douane et autres droits

Article 7 Transfert des recettes

Article 8 Principes régissant l'exploitation des services convenus

Article 9 Communication de statistiques et renseignements sur l'exploitation

Article 10 Tarif

Article 11 Activités commerciales

Article 12 Sécurité aérienne

Article 13 Mesures visant à protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale

Article 14 Immigration et contrôle des documents de voyage

Article 15 Échange de vues

Article 16 Consultations

Article 17 Règlement des différends

Article 18 Conventions multilatérales

Article 19 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Article 20 Accords précédents

Article 21 Entrée en vigueur et durée

Article 22 Dénonciation

*Préambule*

La République fédérale d'Allemagne et le Turkménistan,

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

Désireux de conclure un accord concernant l'établissement et l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

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

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à son article 90 et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) L'expression « autorités aeronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports et, dans le cas du Turkménistan, de l'Organisation de l'aviation civile nationale et, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant une entreprise qui exploitera des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2) Le terme « territoire » et les expressions « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention.

3) Le terme « tarif » s'entend du prix demandé pour le transport entre deux points dans les territoires de deux ou plusieurs États de passagers, de leurs bagages ou du fret (à l'exclusion du courrier) et comprend :

a) Tout montant demandé pour le transport international commercialisé et vendu en tant que tel, y compris des tarifs comprenant d'autres tarifs ou suppléments pour le transport sur des tronçons internationaux ou des tronçons intérieurs faisant partie d'un tronçon international ;

b) La commission sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondant au transport du fret ;

c) Les conditions qui régissent l'applicabilité du tarif ou du prix du transport ou du paiement de la commission.

Le tarif comprend également :

d) Tout avantage significatif fourni à l'occasion du transport ;

e) Tout tarif pour le transport sur un tronçon intérieur qui est vendu en complément au tronçon international, qui n'est pas disponible pour un trajet purement intérieur et qui n'est pas mis à la disposition, dans des conditions d'égalité, de tous les transporteurs internationaux et des utilisateurs de leurs services.

*Article 2. Octroi des droits de trafic*

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa région sans y faire escale ;
- b) Le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales ;
- c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

2) Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau par un échange de notes.

3) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera réputée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage en un autre point de ce territoire.

4) L'octroi de droits de trafic conformément au paragraphe 1 du présent article n'inclut pas l'octroi du droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et entre des points du territoire d'un pays tiers ou vice versa (cinquième liberté). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'arrangements spécifiques entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

*Article 3. Désignation des entreprises de transport et autorisation d'exploitation*

1) Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être commencés à tout moment à condition que :

- a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises par écrit ;
- b) La Partie contractante octroyant ces droits ait autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

2) La Partie contractante octroyant ces droits donnera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-après ainsi que de l'article 9 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

3) L'une ou l'autre Partie contractante peut exiger de toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante de prouver qu'elle répond aux conditions stipulées dans les lois et règlements de la première Partie contractante qui régissent l'exploitation du trafic aérien international.

4) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut suspendre l'exercice des droits octroyés en vertu de l'article 2 du présent Accord par toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante si ladite entreprise ne peut prouver, sur demande, que ladite Partie

contractante, ses sociétés ou ses nationaux détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif. Cependant, étant donné les obligations légales de la République fédérale d'Allemagne envers la Communauté européenne, le Turkménistan n'a ce droit que si une entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne ne peut prouver, sur demande, qu'un Etat membre de la Communauté européenne ou ses nationaux ou ses sociétés détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif.

5) Chaque Partie contractante aura le droit de remplacer, par une communication écrite à l'autre Partie contractante et sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 4 ci-dessus, une entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée aura les mêmes droits et obligations que celle qu'elle remplace.

*Article 4. Annulation ou limitation de l'autorisation d'exploitation*

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'article 16 du présent Accord sauf s'il faut sur-le-champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

*Article 5. Non-discrimination en ce qui concerne les redevances*

Les redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations de navigation aérienne aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'une entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux similaires.

*Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits*

1) Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, le quittent ou le survolent, ainsi que leur équipement habituel, leurs réserves de carburant et lubrifiants et autres fournitures techniques consommables contenues dans les réservoirs ou autres réceptacles de l'avion (par exemple liquide de dégivrage, liquide hydraulique, liquide de refroidissement, etc.), les pièces de recharge et les provisions de bord seront exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérées de ces droits et taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

2) Le carburant, les lubrifiants et autres fournitures techniques consommables, les pièces de recharge, l'équipement habituel et les provisions de bord importés temporairement sur le territoire d'une Partie contractante qui seront immédiatement ou peu après leur

entreposage installés ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou qui seront exportés d'une autre façon du territoire de la première Partie contractante seront exonérés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus. Le matériel de publicité et les documents de transport de toute entreprise désignée d'une Partie contractante seront, à l'occasion de leur importation sur le territoire de l'autre Partie contractante, également exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus.

3) La carburant, les lubrifiants et les autres fournitures techniques consommables embarqués à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés en service aérien international seront exemptés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que de toute autre redevance spéciale de consommation.

4) L'une ou l'autre Partie contractante peut garder les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous la surveillance des douanes.

5) Lorsque les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus ne sont pas frappés de droits de douane ou d'autres droits, ils ne sont pas soumis non plus à des interdictions ou restrictions économiques à l'importation, à l'exportation ou au transit qui seraient autrement applicables.

6) Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, un allégement fiscal en ce qui concerne l'impôt sur le chiffre d'affaires ou les droits d'accises similaires sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés pour son activité commerciale. Cet allégement fiscal peut prendre la forme d'une exonération d'impôt ou d'un remboursement.

#### *Article 7. Transfert des recettes*

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, librement et sans restriction, à tout moment, par tout moyen, en toute monnaie librement convertible au taux de change officiel, les recettes réalisées sur la vente des services de transports aériens.

#### *Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la possibilité dans des conditions d'équité et d'égalité d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

3. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, auront pour objectif principal de fournir la capac-

ité suffisante pour répondre aux besoins prévisibles de transport en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de ces entreprises d'assurer le trafic entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, qui sont situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points dans des pays tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné du transport aérien international d'une façon telle que la capacité soit adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
  - b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux ;
  - c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.
- 4) Pour assurer un traitement juste et équitable de toute entreprise désignée, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires de vol seront soumis à l'approbation des autorités aeronautiques des Parties contractantes.
- 5) Les autorités aeronautiques des Parties contractantes devront si nécessaire s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

#### *Article 9. Communication des statistiques et renseignements sur l'exploitation*

- 1) Chaque entreprise désignée communiquera aux autorités aeronautiques des Parties contractantes au moins un mois avant le commencement des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et avant le commencement de chaque calendrier, le type de services, le type d'aéronef à utiliser et les horaires de vol. Les modifications à court terme doivent être notifiées immédiatement.
- 2) Les autorités aeronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin aux fins d'examiner la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires à la détermination du volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 10. Tarif*

- 1) Les tarifs demandés par l'entreprise de chaque Partie contractante pour le transport sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront soumis à l'approbation des autorités aeronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le point de départ du trajet est situé (d'après les informations contenues dans les documents de transport).
- 2) Dans la fixation du tarif, les entreprises désignées prendront en compte le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions de concurrence en vigueur et du

marché, ainsi que les intérêts des utilisateurs. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que s'il n'est pas conforme à ces critères.

3) Les tarifs seront soumis par les entreprises désignées aux autorités aéronautiques pour approbation au plus tard un mois avant la date envisagée de leur introduction.

4) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne donnent pas leur agrément à un tarif soumis à leur approbation, elles en informeront l'entreprise concernée 21 jours après la date de la soumission du tarif. En ce cas, ledit tarif ne sera pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors et qui devait être remplacé par le nouveau tarif continuera d'être appliqué.

#### *Article 11. Activités commerciales*

1) Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de maintenir sur son territoire les bureaux et les personnels administratif, commercial et technique qui sont nécessaires à ladite entreprise.

2) L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant, le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus ne nécessitera pas de permis de travail.

3) Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'assurer elle-même le traitement des passagers, de leurs bagages, du fret et du courrier. Ce droit ne comprend pas les services au sol qui demeurent la prérogative des exploitants de l'aéroport.

4) Chaque Partie contractante accordera à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses services de transport sur ses propres documents de transport directement dans ses bureaux de vente et par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante à tout client dans toute monnaie.

#### *Article 12. Sécurité aérienne*

1) Chaque Partie contractante pourra demander des consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas de façon satisfaisante des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être déterminées aux termes de la Convention, les conclusions de la première Partie contractante et les mesures qui, selon elle, doivent être prises pour une mise en conformité avec les normes minimales seront notifiées à l'autre Partie contractante ; celle-ci prendra les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, qui ne saurait en aucun cas être supérieur à 15 jours, l'article 4 du présent Accord pourra être appliqué.

2) Lorsqu'il est essentiel pour la sécurité de l'exploitation des lignes aériennes que des mesures soient prises immédiatement, une Partie contractante pourra se prévaloir de l'article 4 du présent Accord pour agir avant la tenue de consultations.

3) Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article sera abrogée dès que l'autre Partie contractante se sera mise en conformité avec les dispositions du présent article relatives à la sécurité.

*Article 13. Mesures visant à protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale*

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 décembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

2) Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3) En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures de nature à mettre fin rapidement et sans danger auxdits incidents ou à ladite menace.

4) Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalisables pour veiller à ce qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou d'autres actes illicites qui est au sol sur son territoire soit retenu au sol à moins que son départ ne soit nécessité par l'obligation impérieuse de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Lorsque cela est réalisable, ces mesures seront prises sur la base de consultations mutuelles.

5) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrite par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes ; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon et aux exploitants d'aéronefs

qui ont leur établissement principal ou leur résidence sur leur territoire ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, l'obligation de se conformer auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6) Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès sur son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examinera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

7) Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article relatives à la sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander à engager immédiatement des consultations avec celles de la Partie défaillante. En l'absence d'un accord satisfaisant dans un délai d'un mois à compter de la date de ladite requête, une Partie contractante peut suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou y imposer des conditions. En cas d'urgence grave, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

#### *Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage*

1) Chaque Partie contractante autorisera, sur son territoire, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour veiller à ce que les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans l'Etat demandeur soient embarqués.

2) Chaque Partie contractante acceptera d'examiner une personne à son point de débarquement après que ladite personne aura été refoulée si cette personne est restée précédemment sur son territoire après l'embarquement autrement qu'en transit direct. Une Partie contractante ne renverra pas une telle personne au pays d'où elle a été précédemment refoulée.

3) La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son acceptation éventuelle dans l'Etat ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son déplacement ou son expulsion en direction de l'Etat dont elle est nationale ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante acceptera un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne a été refoulée.

*Article 15. Échange de vues*

Des échanges de vues auront lieu le cas échéant entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de parvenir à une coopération étroite et à une convergence de vues sur toutes les questions concernant l'application du présent Accord.

*Article 16. Consultations*

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le Tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 15 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

*Article 17. Règlement des différends*

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément à l'article 16 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2) Le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante : chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres conviendront d'un national d'un Etat tiers qui sera le Président du tribunal. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes aura informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3) Si les délais spécifiés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement pertinent, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est national de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou s'il est empêché de toute autre manière de s'acquitter de cette fonction, le Vice-Président procédera aux désignations nécessaires.

4) Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des voix. Lesdites décisions seront contraignantes pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son propre arbitre ainsi que de sa représentation au tribunal arbitral ; les honoraires du Président ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage seront partagées par moitié entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral déterminera à tous autres égards sa propre procédure.

*Article 18. Conventions multilatérales*

Lorsqu'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention préva-

lent. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la convention multilatérale aura lieu conformément à l'article 16 du présent Accord.

*Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord, tout amendement qui y est apporté et tout échange de notes en vertu du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

*Article 20. Accords précédents*

A l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif au transport aérien, en date du 11 novembre 1971, cessera d'avoir effet entre la République fédérale d'Allemagne et le Turkménistan.

*Article 21. Entrée en vigueur et durée*

1) Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle chacun des gouvernements des Parties contractantes aura notifié à l'autre l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

2) Le présent Accord sera conclu pour une période indéterminée.

*Article 22. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre, par écrit et par la voie diplomatique, son intention de mettre fin au présent Accord ; cette notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin 12 mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue par elle 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Bonn le 28 août 1997, en double exemplaire, en langues allemande, turkmène, russe et anglaise, les quatre textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand, turkmène et russe, le texte anglais prévaudra.

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE :

DR HANS-FRIEDRICH VON PLOETZ

POUR LE TURKMÉNISTAN :

ILJAS BERDYJEW