

No. 47153

—
**Germany
and
Kazakhstan**

Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Kazakhstan. Bonn, 15 March 1996

Entry into force: *20 February 1998 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *German, Kazakh and Russian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 23 February 2010*

—
**Allemagne
et
Kazakhstan**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République du Kazakhstan. Bonn, 15 mars 1996

Entrée en vigueur : *20 février 1998 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *allemand, kazakh et russe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 23 février 2010*

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

**Abkommen
zwischen
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Regierung der Republik Kasachstan
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 Überweisung von Einkünften
- Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
- Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
- Artikel 10 Tarife
- Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
- Artikel 12 Luftsicherheit
- Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
- Artikel 14 Meinungs austausch
- Artikel 15 Konsultationen
- Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten
- Artikel 17 Mehrseitige Übereinkommen
- Artikel 18 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation
- Artikel 19 Frühere Abkommen
- Artikel 20 Inkrafttreten, Geltungsdauer
- Artikel 21 Kündigung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Kasachstan -

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 die Republik Kasachstan das Ministerium für Verkehr 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 96 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;
- 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 Kunden 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 Vertragsparteien 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 aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) 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 des Absatzes 3 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 Erfordernissen 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 nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unter-

nehmen 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 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung 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 Luftfahrteinrichtungen 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, 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, 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 Beförderungsdokumente 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 und Schmieröle, 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 Durchfuhrverboten 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

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, in Übereinstimmung mit den jeweiligen nationalen Vorschriften auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(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 ungebührlich 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, auf für beide Seiten gleicher Grundlage eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

(6) Vereinbarungen, die zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Seiten geschlossen werden, sind den Luftfahrt-

behörden beider Vertragsparteien vorzulegen, soweit sie einer Genehmigung bedürfen.

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 Luftfahrtbehörde 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 Luftfahrtbehörden 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 einundzwanzig 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 frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

Artikel 12 Luftsicherheit

(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 Übereinkom-

mens 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 Beziehungen 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 Einsteigen 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 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat 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 das 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, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14
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 15
Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 14 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 16
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 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 17

Mehrseitige 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 15 statt.

Artikel 18
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 19
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 der Republik Kasachstan außer Kraft.

Artikel 20
Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die 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 21
Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß 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 15. März 1996

in zwei Urschriften, jede in deutscher, kasachischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des kasachischen Wortlauts ist der russische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung
der Republik Kasachstan

Adolf von Ertzner
Karlheinz Krause

Shunno
Dshbay

[KAZAKH TEXT – TEXTE KAZAKH]

ГЕРМАН ФЕДЕРАТИВТІК РЕСПУБЛИКАСЫ ҮКІМЕТІ
МЕН ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҮКІМЕТІНІН
АРАСЫНДАҒЫ ӘУЕ ҚАТЫНАСЫ ТУРАЛЫ
К Е Л І С І М

М А З М Ү Н Ң

Кіріспе сөз

- 1 - бап: Айкындамалар
- 2 - бап: Тасымалдаулар құқықтарының берілуі
- 3 - бап: Тағайындау және пайдалануға рұқсат беру
- 4 - бап: Әуе жолын пайдалану рұқсатын жою немесе шектеу
- 5 - бап: Алымдарға қатысты теңдес айналым
- 6 - бап: Кедендік және басқа баж салықтарынан босату
- 7 - бап: Табыстарды аудару
- 8 - бап: Келісілген әуе жолдарын пайдалану тәртібін анықтайтын принциптер
- 9 - бап: Оперативтік ақпарат мен статистикалық мәліметтерді беру
- 10 - бап: Тарифтер
- 11 - бап: Коммерциялық қызмет
- 12 - бап: Авиация қауіпсіздігі
- 13 - бап: Кіру және жол құжаттарын бақылау
- 14 - бап: Пікір алысу
- 15 - бап: Кеңесулер
- 16 - бап: Дау-дамаларды реттеу
- 17 - бап: Көпжақты уағдаластықтар
- 18 - бап: Халықаралық азаматтық авиация ұйымында тіркелу
- 19 - бап: Бұрынғы келісімдер
- 20 - бап: Келісімнің бекітілуі, күшіне енуі, және пәрменділік мерзімі
- 21 - бап: Келісімді бұзу

**Герман Федеративтік Республикасы Үкіметі
мен Қазақстан Республикасы Үкіметінің**

1944 жылғы 7 желтоқсанда Чикагода қол қою үшін ашылған халықаралық азаматтық авиация қызметінің мәселелері жөніндегі Конвенцияның Келісуші Жактары бола отырып,

өздерінің аумақтары арасында және олардан сыртқары жерлерде әуе қатынасын орнату мен пайдалану мақсатында Келісім жасауды қалай отырып,

төмендегілер туралы келісті:

**1 - бап
Айқындамалар**

(1). Осы Келісімнің мағынасында егер контекстен басқадай мән туындамаса, мынадай түсініктер беріледі:

а) "Азаматтық авиация Конвенциясы" - 1944 жылы Чикагода қол қою үшін ашылып, қабылданған халықаралық азаматтық авиация қызметінің мәселелері жөніндегі Конвенцияны, осы Конвенцияның 90-бабына сәйкес қабылданған барлық Қосымшаларды және де оның 90-94 - бабына сәйкес сол қосымшалар мен азаматтық авиация Конвенциясының өзіне енгізген барлық түзетулерін білдіреді, егер осы қосымшалар немесе түзетулер екі Келісуші Жакта да күшінде болып саналса, әйтпесе олармен бекітілген болса.

б) "Авиация билік орындары" - Герман Федеративтік Республикасына қатысты - Федеральдық Көлік министрлігін, Қазақстан Республикасына қатысты - Көлік және коммуникациялар министрлігін, немесе екі жағдайда да көрсетілген органдардың міндетін атқаруға өкілеттік алған кез келген тұлғаны әйтпесе органды білдіреді.

с) "Тағайындалған авиакәсіпорны" - Келісімнің 3-бабына сәйкес екінші Келісуші Жакқа жазбаша түрде хабарланып, екінші баптың екінші тармағына сәйкес орнатылған әуе жолдарында халықаралық әуе қатынасын атқаруға тиісті кәсіпорын ретінде бір Келісуші Жактың тағайындаған әрбір авиакәсіпорнын білдіреді.

(2). "Аумақ", "Әуе қатынасы", "Халықаралық әуе қатынасы" және "Жүйелі әуе қатынастарының мақсаттарымен қону" терминдері осы Келісімді қолдану үшін Азаматтық авиация Конвенциясының 2-ші және 96-шы баптарында көрсетілген мағыналарды білдіреді.

(3). "Тариф" деген ұғым - жолаушыларды, багажды немесе жүктерді (поштадан басқа) халықаралық тасымалдауда (екі және одан да көп мемлекеттер арасындағы пункттерде тасымалдауда) алынатын бағаларды білдіреді және мыналарды өзіне бірге қосып алады:

а) ұсынылған немесе сатылған халықаралық тасымалдаулар үшін алынатын әрбір транзиттік тарифті немесе соманы;

б) жолаушыларды және олардың багаждарын тасымалдау үшін немесе жүктерді тасымалдау кезіндегі тиісті шаралар үшін сағылатын авиабилеттерге төленуі тиіс комиссиялық алымдар;

с) тарифтің немесе тасымалдау бағасының немесе комиссиялық алымдар төлемінің қолданылуына байланысты жағдайлар.

д) тасымалдарға байланысты жасалатын барлық елеулі қызметтерді;

е) таза ішкі ұшуларда көрсетілмеген және халықаралық қатынаста барлық тасымалдаушылар мен олардың клиенттеріне тең жағдайда берілмеген, халықаралық тасымалдауларға қосымша сатылған тасымалға алынатын әрбір тарифті білдіреді.

2 - бап

Тасымалдау құқықтарының берілуі

(1). Бір Келісуші Жақ халықаралық әуе қатынасын қолдану мақсатында екінші Келісуші Жақтың тағайындалған кәсіпорындарына мынадай құқықтар береді:

а) өз аумағына қонбай ұшып кету құқығын;

б) жүйелі әуе қатынастарының мақсаттарымен өз аумағына қондыру құқығын;

с) коммерциялық негізде жолаушыларды, қол жүгін, жүктерді және поштаны тиеу мен түсіру мақсатында, төмендегі 2-ші тармақта белгіленген маршруттарға сәйкес өз аумағының пункттеріне қоныс жасауға.

(2). Келісуші Жақтардың тағайындалған авиакәсіпорындары халықаралық әуе қатынасын қолдану бойынша екілеттенетін маршруттары ноталар алмасу жолымен маршруттар кестесінде белгіленетін болады.

(3). 1-ші тармақ бойынша бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнына екінші Келісуші Жақтың аумағындағы пункттер аралығында жолаушыларды, қол жүгін, жүктер мен поштаны тиеу және оларды ақы үшін тасымалдауға құқық берілмейді. (каботаж).

3 - бап

Тағайындау және пайдалануға рұқсат беру

(1). 2-ші баптың 2-ші тармағында белгіленген маршруттар бойынша халықаралық әуе қатынасын пайдалану әрқашан мынандай шарттармен басталатын болады:

а) 2-ші баптың 1-ші тармағында көрсетілген құқықтарға ие болған Келісуші Жақ жазбаша түрде бір немесе одан артық кәсіпорын тағайындаса;

б) осы құқықтарды беретін Келісуші Жақ тағайындалған кәсіпорынға әуе қатынасын ашу рұқсатын берген болса.

(2). Осы баптың 3-ші тармағы мен 9-шы баптың шарттарына сәйкес осындай құқықтар берген Келісуші Жақ халықаралық әуе қатынасын пайдалануға кешіктірмей рұқсат береді.

(3). Бір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың әрбір тағайындалған авиакәсіпорнынан бірінші Келісуші Жақтың заңдары мен өзгедей ережелері бойынша халықаралық әуе қатынасын пайдалану үшін қажетті талаптарды орындай алатындағы жайлы дәлел сұрауы мүмкін.

(4). Осы баптың 1 және 3 тармақтарына сәйкес бір Келісуші Жақ өзі тағайындаған кәсіпорынды басқа кәсіпорынмен ауыстыра алады. Жаңадан тағайындалған кәсіпорын өзінің алдында тағайындалған кәсіпорынға қойылған ережелерді басшылыққа алады және сол талаптарды орындайды.

4 - бап

**Әуе жолын пайдалану рұқсатын
жөі немесе шектеу**

Егер тағайындалған кәсіпорын заңдарды және өзіне осындай құқықтарды берген Келісуші Жақтың басқадай ережелерін орындамаса, немесе осы Келісімнің қағидаларын орындамаса, айтпесе бұдан туындайтын міндеттемелерді орындамаса, онда екінші Келісуші Жақ 3-баптың 2-ші тармағына сәйкес берілген рұқсатты жөі алады немесе ол рұқсатты әрқилы міндеттермен шектей алады. Заңдар мен басқадай ережелердің одан әрі бұзылуына жөі бермеу үшін әуе жолын пайдалануды тоқтату немесе шұғыл міндеттер арту қажет болмаса, рұқсатты жөі мен шектеудің алдында 15-бапқа сәйкес кеңесулер өткізілгені жөн.

5 - бап

Алымдарға қатысты теңдес айналы

Бір Келісуші Жақтың аумағындағы әуежайларды немесе басқадай әуенавигациялық ғимараттарды пайдаланғаны үшін екінші Келісуші Жақ әрбір тағайындалған кәсіпорынның әуе кемелерінен алынатын алымдар, осы сияқты халықаралық әуе қатынастарын пайдаланушы жергілікті кәсіпорынның әуе кемелерінен алынатын алымнан жоғары болмауы тиісті.

6 - бап

Кедендік және басқа баж салықтарынан босату

(1). Әрбір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорынның қолданатын әуе кемесі, ұшып келетіні де қайта ұшып кететіні де немесе екінші Келісуші Жақтың аумағы арқылы ұшып өтетіні де, сондай-ақ осындай әуе кемесінің бортындағы жанармай да, жағар материалдар, қосалқы бөлшектер, табельдік құрал-жабдықтар мен борттық қорлар осындай мүліктерді әкелгенде, шығарғанда немесе транзитпен өткенде алынатын кедендік баж салығынан және

баскадай алымдардан босатылатын болады. Бұл жәйт, сондай-ақ екінші Келісуші Жақтың аумағы арқылы ұшу кезінде жағылатын ұшақ бортындағы қорларға да қолданылатын болады.

(2). Бір Келісуші Жақтың аумағына екінші Келісуші Жақтың тағайындалған кәсіпорнның әуе кемесінде пайдалану мақсатымен уақытша әкелінген жанармай, жағар материалдары, қосалқы бөлшектер, стандартты құралдар мен тиісті борттық қорлар әуе кемесі қонғаннан кейін де, немесе жинастырылып қойылғаннан кейін де, немесе бортқа қайта тиелгеннен кейін де, немесе бірінші Келісуші Жақтың аумағынан баскадай амалмен әкетілгеннен кейін де 1-ші тармақта аталған кедендік және баскадай баж салықтарынан босатылады. Бір Келісуші Жақтың әрбір тағайындалған кәсіпорнның жарнамалық материалдары мен көліктік құжаттары да екінші Келісуші Жақтың аумағына әкелінгенде 1 тармақта көрсетілген кедендік және баскадай баж салықтарынан босатылады.

(3). Бір Келісуші Жақ аумағында екінші Келісуші Жақтың әрбір тағайындалған кәсіпорнның әуе кемелерінің бортына алынған және халықаралық әуе қатынасында пайдаланылатын жанар және жағар материалдары , 1 тармақта ескертілген кедендік және баж салықтары мен тұтынушылыққа байланысты баскадай арнайы салынуы мүмкін салықтардан босатылады.

(4). 1,2,3 тармақтарда ескертілген тауарларға әрбір Келісуші Жақ кедендік бақылау жасауға құқықты болады.

(5). 1,2,3 тармақтарда ескертіліп, кедендік және баскадай баж салықтарды төлеуден босатылған тауарларды (немесе транзит тауарларды) әкелуге, шығаруға экономикалық тыйым салынбайды немесе шектеуге болмайды.

(6). Әрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың әрбір тағайындалған кәсіпорнның іскерлік қызметін қолдану үшін пайдаланылатын заттар мен көрсетілген қызметтерге екіжақты негізде айналымды салықтардан немесе жанама салықтардан босату жеңілдігін береді. Бұл салықтардан босату тікелей босату жолымен немесе орнын толтыру арқылы іске асырылады.

7 - бап

Табыстарды аудару

Әрбір Келісуші Жақ басқа Келісуші Жақтың тағайындалған кәсіпорнның әрқайсысына, сол кәсіпорнның басқармасы орналасқан жерге әрқашанда осы елдің заңдарында қарастырылған процедураларға сәйкес, өзара келісіммен негізделген еркін конверсияланатын кез келген валютамен, ресмилік валюта алмастыру курсымен, басқа Келісуші Жақтың аумағындағы тасымалдау қызметтерін сатудан түскен табыстарды аудару құқығын береді.

8 - бап

**Келісілген әуе жолдарын пайдалану тәртібін
анықтайтын принциптер**

(1). Әрбір Келісуші Жақтардың тағайындалған кәсіпорындарының әрқайсысына, осы Келісімнің 2-бабындағы 2-ші тармақта белгіленген маршруттар бойынша әуе қатынасын пайдалану жағдайлары теңдес және әділдікпен жасалатын болады.

(2). Осы Келісімнің 2-ші бабындағы 2-ші тармақта белгіленген маршруттар бойынша халықаралық әуе қатынасын пайдалану кезінде Әрбір Келісуші Жақтардың тағайындалған кәсіпорындарының әрқайсысы осы маршруттарда немесе оның бір бөлігінде әуе қатынасын пайдалануда екінші Жаққа зиян келтірмеу үшін осы екінші Жақтың тағайындалған кәсіпорнның мүддесін еске алып отыруы тиіс.

(3). Осы Келісімнің 2-ші бабындағы 2-ші тармақта белгіленген маршруттар бойынша халықаралық әуе қатынасы ең бірінші мәселе қылып, кәсіпорындар тағайындайтын, Келісуші Жақтардың аумағына әкелінетін және әкетілетін тасымал қажеттілігіне орай сыйымдылықты беруге тиісті.

Осы Келісімнің 2-бабындағы 2-ші тармақта белгіленген екінші Келісуші Жақ аумағында орналасқан пункттер аралығында және үшінші елдердегі пункттер аралығында осындай

кәсіпорындардың тасымалдау жасау құқықтары халықаралық әуе келігін жоспарлы дамыту үшін берілетін принциптер бойынша сыйымдылық мыналарға байланысты болады:

а) авиакәсіпорын тағайындайтын Келісуші Жақтың аумағына әкелінетін әйтпесе әкетілетін тасымалдардың қажеттілігінен;

б) жергілікті және аймақтық әуе жолдарын қоса есептегенде келісілген әуе жолдары өтетін ауданның тасымал қажеттілігінен;

с) трансферттік тасымалдау қажеттілігінен.

(4). Авиақәсіпорынның әрқайсысына әділ және теңдес жағдай қамтамасыз ету үшін, ұшу жиіліктері мен әуе кемесінің түрлері тасымал көлеміне сәйкес болуы тиісті, сонымен қатар ұшулар кестесі Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындарының мақұлдауына берілуге тиісті.

(5). Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындары, егер бұл қажет болса, ұшулар жиілігі мен келіктік сыйымдылыққа байланысты мәселелердің қанағатты шешіміне ұмтылулары керек.

(6). Екі ел аралығында тағайындалған авиақәсіпорындар арқылы бекітілетін Келісімдер, егер рұқсат қажет болған жағдайда, авиациялық билік орындарының мақұлдауына ұсынылуға тиісті.

9 - бап

Оперативті ақпарат мен статистикалық мәліметтерді беру

(1). Әрбір тағайындалған авиақәсіпорын Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындарына, осы Келісімнің 2-бабындағы 2-ші тармаққа сәйкес белгіленген маршруттарда әуе қатынасының іске қосылуына 1 ай бұрын және де онан кейінгі мерзімдердің басталғанына дейін ұшулар жоспарын, қызметінің түрін, пайдаланылатын әуе кемесінің типін және ұшулар кестесін хабарлап отырады. Қысқа мерзімді өзгерістер тез арада хабарланып отырады.

(2). Әрбір Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары екінші Келісуші Жақтың авиациялық билік орындарының өтініші бойынша тағайындалған авиакәсіпорындардың іс-әрекеті жөніндегі осындай үздіксіз және басқадай статистикалық хабарларын беріп отырады, осы Келісімнің 2-бабындағы 2 тармаққа сәйкес белгіленген маршруттар бойынша бірінші Келісуші Жақтың кез келген тағайындалған авиакәсіпорнымен қамтамасыз етілетін тасымалдар көлемін қарастыру мақсатында, мұндай хабарлар орынды талап етілуі мүмкін. Бұл хабарлар жасалған тасымалдаулардың саны мен осындай тасымалдардың баратын және қайтарылатын пункттерін анықтау үшін қажет барлық ақпарат қоса қамтитын болады.

10 - бап

Тарифтер

(1). Осы Келісімнің 2-бабындағы 2-ші тармаққа сәйкес белгіленген маршруттар бойынша жолаушылар үшін тағайындалған авиакәсіпорындармен жазылған тарифтер, қай Келісуші Жақтың аумағында маршруттың жөнелтілетін пункті болса (тасымал құжаттарының хабарларына сәйкес), сол Жақтың авиациялық билік орындарымен мақұлданатын болады.

(2). Тағайындалған авиакәсіпорындар өздерінің тарифтерінде пайдалану шығыстарын, орынды пайданы, нарық пен бәсекенің орын алған жағдайларын, сонымен қатар тұтынушылардың мүдделерін есепке алатын болады. Егер осы критерийлер орындалмаса, онда құзырлы авиациялық билік орындары тарифтерді мақұлдаудан бас тартады.

(3). Тарифтерді, тағайындалған авиакәсіпорындар авиациялық билік орындарының бекітуіне, ол тарифтер іске қосылардан 1 ай бұрын ұсынатын болады.

(4). Егер, әрбір Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары, олардың бекітуіне ұсынылған тарифтермен келіспеген болса, онда олар бұл туралы тиісті авиакәсіпорынға тарифті қарауға алған күннен кейінгі 21 күннің ішінде хабарлайды. Бұл жағдайда

мұндай тариф қолданылмайды. Қолданылып жүрген тариф жаңа тарифпен ауыстырылғанша күшінде қалады.

11 - бап

Коммерциялық қызмет

(1). Әрбір Келісуші Жақ өзаралық негізде басқа Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнның әрқайсысына оның аумағында қажетті әкімшілік, коммерциялық және техникалық персоналдарымен бірге өзінің өкілдігін береді.

(2). Жоғарыда 1 тармақта айтылған офис ашу және қызметке персоналдарды алу тиісті Келісуші Жақтың аумағына шетелдік азаматтардың келуі мен олардың болуы жайлы заңдар мен ережелерге байланысты болады. Жоғарыдағы 1 тармаққа сай офис жұмысына қабылданған персоналдар, дегенмен жұмыс істеуге арнайы рұқсат етуді қажет етпейтін болады.

(3). Әрбір Келісуші Жақ өзаралық негізде бір Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнның әрқайсысына жолаушыларды, қол жүгін, жүктер мен поштаны екінші Келісуші Жақтың тағайындалған немесе басқадай кәсіпорндарының өзіне-өзі қызмет жасау құқығын береді. Бұл құқықта жердегі авиациялық қызметтер қаралмайды (жерде әуе кемелеріне қызмет ету), олар әуежай операторларының прерогативасында қала береді.

(4). Әрбір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жақтың тағайындалған авиакәсіпорнның әрқайсысына өздерінің келіктік қызметін өздерінің тасымал құжаттары бойынша өздерінің жеке меншік офистерінде сату арқылы және өздерінің агенттері арқылы екінші Келісуші Жақтың аумағында әрқилы сатып алушыға кез келген еркін, конверсияланатын валютамен сатып жіберу құқығын береді.

12 - бап

Авиация қауіпсіздігі

(1). Келісуші Жақтар өздерінің халықаралық құқықтардан туындайтын құқықтары мен міндеттеріне сәйкес, азаматтық авиация қауіпсіздігін оған заңсыз түрде араласу актілерінен қорғау жөніндегі бір-біріне қатысты алған міндеттемелерін осы Келісімнің ажырамас бөлігі болып табылады деп растайды. Халықаралық заңдар бойынша алынған өз құқықтары мен міндеттерінің жалпы қолданысын шектеп қоймай, Келісуші Жақтар сонымен бірге 1970 жылы 16 желтоқсанда Гаагада қол қойылған әуе кемесін заңсыз басып алумен күресу туралы Конвенцияның, 1963 жылы 14 қыркүйекте Монреальда қол қойылған Азаматтық авиация қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз актілермен күресу туралы Конвенцияның, сондай-ақ осы Конвенцияға қосымша ретінде 1988 жылы 24 ақпанда Монреальда қол қойылған халықаралық азаматтық авиацияның әуежайларында заңсыз басып алумен күресу туралы Хаттаманың қағидаларына сәйкес әрекет-қимыл жасайды.

(2). Келісуші Жақтар өтініш етілген жағдайда әуе кемелерін заңсыз басып алу мен сол әуе кемелерінің, олардың жолаушылары мен экипаждардың, аэропорттар мен әуе навигациялық құралдарының қауіпсіздігіне қарсы бағытталған, сондай-ақ Азаматтық авиация қауіпсіздігіне қатер туғызатын кез келген бөгде әрекеттерге жол бермеу үшін бір-біріне барлық қажетті көмекті көрсетіп отырады.

(3). Келісуші Жақтар екеу-аралық қарым-қатынасында Халықаралық азаматтық авиация Ұйымы орнатқан авиация қауіпсіздігі жөніндегі ережелерге және Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның аталмыш Қосымшаларындағы ережелерге сәйкес, сол ереже-қағидалар қаншалықты қолданымды болса, соншалықты дәрежеде қимыл-әрекет жасайды. Олар әуе кемелеріне қызмет көрсетушілерден және өз аумақтарында тұрақтайтын немесе негізгі қызметтік орны бар әуе кемелерін пайдаланушылардан, сонымен бірге өз аумақтарындағы әуежайлардағы қызметкерлерден де авиация қауіпсіздігі жөніндегі ереже-қағидаларға сәйкес әрекет-қимыл жасауын талап ететін болады.

(4). Келісуші Жақтардың әрқайсысы да екінші Келісуші Жақтың аумағына кіру, одан ұшып кету немесе сол аумақ шеңберінде болу үшін қарастырылған 3 тармақта ескертілген авиация қауіпсіздігі жөніндегі ережелер мен талаптардың әуе кемелеріне қызмет етушілер тарапынан ұқыпты сақталуын екінші Келісуші Жақ тікелей талап ете алады дегенге келіседі.

Әрбір Келісуші Жақ өз аумағының шеңберінде әуе кемелерін қорғау және жолаушыларды, экипажды, қол жүгін, багажды, жүкті және борттық қорларды әуе кемесіне отырғыздан немесе тиеуден бұрын, әйтпесе осы процесстер кезінде тексеру үшін қажетті шаралардың қолданылуын қамтамасыз ететін болады. Сонымен бірге, әрбір Келісуші Жақ нақтылы қатер туған жағдайда арнайы қауіпсіздік шараларын қолдану туралы екінші Келісуші Жақтың қайсы-бір етініші болса да тілектестікпен қарап қабылдайтын болады.

(5). Әуе кемесін заңсыз басып алуға байланысты әрекет жасалған, немесе қаттығыс қатері туған жағдайда, әйтпесе әуе кемесінің, оның жолаушылары мен экипажының, аэропорттар мен әуе навигациялық құралдардың қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз актілер орын алған болса, Келісуші Жақтар ондай қаттығыстарды немесе оның қауіп-қатерін жедел түрде және зардапсыз жою мақсатымен өзара байланысты неғұрлым жеңілдетуге қажетті шара қолдану арқылы бір-біріне көмек көрсететін болады.

(6). Әрбір Келісуші Жақ өз аумағында заңсыз басып алу немесе басқадай заңсыз араласу актілеріне ұшыраған әуе кемесін ұшырып жіберу жолаушылар мен экипаж өмірін қорғаудың ең қажетті шарасы болып табылмаса, онда ол әуе кемесін жерде қалдыруды қамтамасыз ететін қажетті барлық шараларды қолданатын болады. Бұл шаралар өзара кеңесу жүргізу арқылы қабылданатын болады.

(7). Егер Келісуші Жақтардың бірі осы бапта көрсетілген авиация қауіпсіздігі жөніндегі қағидаларды орындамағандай болса, онда екінші Келісуші Жақтың авиациялық билік орындары екінші Жақтың авиациялық билік орындарынан жедел түрде кеңес өткізуді талап ете алады. Бұл етініш түскен күннен кейінгі бір айдың ішінде ойдағыдай келісімге жете алмаушылық,

авиакәсіпорынға немесе бұл Келісуші Жақтың авиакәсіпорындарының ұшулар жасауына рұқсатты тоқтатуға, жоққа, шектеуге немесе талап етіліп отырған шарттарды орындамауға негіз болып табылады. Егер бұл шын қауіпке байланысты болса, онда әрбір Келісуші Жақ 1 ай өткенше уақытша іс-қимыл жасай алады.

13 - бап

Кіруі және оны жол құжаттарын бақылау

(1). Бір Келісуші Жақтың өтініші бойынша екінші Келісуші Жақ екі мемлекетте де әуе тасымалдарын жасауға құқығы бар, тағайындалған авиакәсіпорындарға өтініш жасап отырған мемлекеттің аумағында транзитпен өтуге немесе ол мемлекетке кіру үшін қажетті жол құжаты бар жолаушыларды тасымалдауға ғана кепілдік жасайтын шараларды енгізуге рұқсат етеді.

(2). Әрбір Келісуші Жақ тексеру мақсатымен, кіруге құқығы жоқ екені анықталып, әрі қарай ұшуға рұқсат етілмеген адамды қабылдайды, егер бұл адам жолға шығардан бұрын осы Келісуші Жақтың аумағынан басқа жерлерде де тікелей транзитпен өткен болса. Келісуші Жақтар бұл адамды, кіруге құқығы жоқ екені анықталған мемлекетке кері қайтармайды.

(3). Бұл ереже билік орындарына кіруге құқығы жоқ болып кері қайтарылған адамды, сайып келгенде, осы мемлекетке қабылдауға болатындығын белгілеуге немесе оны азаматтығы бар мемлекетке беруге немесе айдауға қолданылатын шараларды жасау үшін тағы да тексеруге кедергі жасамайды деп саналады, егер бір адам, кіруге құқығы жоқ деп танылған, жол жүру құжаттарын жоғалтып алса немесе жойып жіберсе, онда мұның орнына бір Келісуші Жақ ұшып шығу мен қону жағдайын растайтын, осы адамның кіруге құқығы жоқ екенін айқындаған Келісуші Жақпен берілген құжатты таниды. Бұл сонымен қатар, Келісімді қолдану туралы талқылауға да қатысты, егер бір Келісуші Жақтың көзқарасымен 14-бапқа сәйкес пікір алысу қанағаттанарлықтай нәтиже бермеген болса. Кеңесулер екінші Келісуші Жақтан өтініш түскен күннен бастап 2 айдың ішінде басталуға тиісті.

14 - бап
Пікір алысу

Осы Келісімді қолдануға қатысты барлық істерді келісу мен тығыз ықтымақтастыққа жету мақсатында Келісуші Жақтардың авиациялық билік орындарының арасында қажет болуына қарай пікір алысулар жүргізіледі.

15 - бап
Кеңесулер

Әрбір Келісуші Жақ осы Келісімнің немесе маршруттар Кестесінің өзгерістерін, сондай-ақ оларды түсіндіру мәселелерін талқылау мақсатында кез келген уақытта кеңесулер жүргізу туралы мәлімдей алады. Егер бір Келісуші Жақтың көзқарасымен 14-бапқа сәйкес пікір алысу қанағаттанарлық шешім бермесе, бұл аталмыш жәйттер сондай-ақ келісімді қолдану - туралы талқылауға да қатысты болады.

16 - бап
Дау-дағаларды реттеу

(1). Егер осы Келісімді 15-бапқа сәйкес қолдану мен түсіндірудегі келіспеушілікті реттеудің сәті түспесе, онда ол бір Келісуші Жақтың өтініші бойынша төрелік сотқа беріледі.

(2). Төрелік сот әр жолы былай құрылады, әрбір Келісуші Жақ бір төрешіден тағайындайды және екі төреші Төрелік соттың төрағалық міндетін жүктеуге үшінші мемлекеттің азаматы туралы уағдаласады, оны Келісуші Жақтардың өкіметтері тағайындайды.

Бір Келісуші Жақ екінші Келісуші Жаққа келіспеушілік ниетін төрелік сотқа ұсынатыны жөнінде хабарлаған соң, төрешілер екі айдың, ал төраға үш айдың ішінде тағайындалады.

(3). Егер 2 тармақтағы аталмыш мерзімдер сақталмаса, онда әрбір Келісуші Жақ басқа уағдаластықтың жоқтығынан Халықаралық

азаматтық авиация ұйымы Кеңесінің Президентінен қажетті тағайындауға кірісуін сұрауына болады. Егер Президент Келісуші Жақтардың бірінің азаматы болып табылмаса немесе ол басқа себептермен өзіне жүктелген міндетті атқара алмаса, онда Вице-президент болып саналушы осы тағайындауды қабыл алады.

(4). Төрелік сот көпшілік дауысқа негізделген шешім қабылдайды. Оның шешімі Келісуші Жақтар үшін міндетті болып табылады. Әрбір Келісуші Жақ өз төрешісінің шығынын, сонымен қатар оның төрелік соттың алдындағы өкілдігін көтереді. Төрағаның шығынын, сонымен қатар басқадай шағындарды Келісуші Жақтар тең бөліп көтереді. Басқа мәселелер бойынша төрелік сот өз процедураларын өзі шешеді.

17 - бап

Көпжақты уағдаластықтар

Келісуші Жақтармен қабылданған әуе қатынасы туралы жалпылама көпжақты келісімдер күшіне енген болса, онда ол ережелер үстем болатын болады. Осы Келісімнің жүзеге асуын тоқтату немесе алмастыру, өзгерту немесе оны толықтыру жөніндегі көпжақты уағдаластықтар мөлшерін белгілеуге қатысты талқылаулар 15-бапқа сәйкес жүргізіледі.

18 - бап

Халықаралық азаматтық авиация ұйымында тіркелу

Осы Келісім , оған енгізілетін кез келген өзгертулер мен әрбір нота алмасу 2-баптың 2-ші тармағына сәйкес тіркелу үшін Қазақстан Республикасынан - Халықаралық азаматтық авиация ұйымына тапсырылады.

19 - бап

Бұрынғы келісімдер

Осы Келісімнің күшіне енуіне байланысты, 1971 жылы 11 қарашадағы КСРО Үкіметі мен Герман Федеративтік Республикасы Үкіметінің арасындағы әуе қатынасы туралы Келісім Қазақстан Республикасы мен Герман Федеративтік Республикасына қатысты өз күшін жояды.

20 - бап

Күшіне енуі, пәрменді мерзімі

(1) Осы Келісімнің күшіне енуі үшін қажетті мемлекет ішінің процедураларын орындағаны туралы Келісуші Жактар бір біріне нота алмасу жолымен хабарлаған күннен бастап бір ай өткен соң Келісім күшіне енетін болады.

(2) Осы Келісім белгісіз мерзімге жасалады.

21 - бап

Келісімді бұзу

Бір Келісуші Жак әрқашанда екінші Келісуші Жакқа өзінің осы Келісімді бұзғысы келетін ниетін хабарлай алады.

Келісімді бұзу, сонымен қатар Халықаралық азаматтық авиация ұйымына да хабарланады. Бұл жағдайда, Келісім, екінші Келісуші Жак хабар алғаннан бастап 12 айдың ішінде жояды, егер осы мерзім ішінде өзара уағдаластықпен Келісімді бұзу егертілмесе. Егер екінші Келісуші Жакпен ескертудің түскені расталмаса, онда Халықаралық азаматтық авиация ұйымына

ескерту-хабар түскен күннен кейінгі 14-ші күн, хабар түскен күн болып саналады.

Келісім Бокк қаласында, 1996 жылы "15" наурыз күні екі дана болып, әрқайсысы неміс, казак, және орыс тілдерінде жасалады, сонымен барлық текстінің де күші теңдес болады.

Келісуші Жақтар түсіндіру мәселелері бойынша орыс тіліндегі мәтінді пайдаланатын болады.

Герман Федеративтік
Республикасының
Үкіметі үшін

Қазақстан Республикасының
Үкіметі үшін

Wolfgang Wagner
Karlheinz Mann
Shinnio
Dsh. Gay

[RUSSIAN TEXT – TEXTE RUSSE]

**СОГЛАШЕНИЕ
МЕЖДУ
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИЯ
И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула

- Статья 1: Определение
- Статья 2: Предоставление прав перевозок
- Статья 3: Назначение и разрешение на эксплуатацию
- Статья 4: Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию
- Статья 5: Равенство в отношении сборов
- Статья 6: Освобождение от таможенных пошлин и других сборов
- Статья 7: Перевод 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: Въезд и контроль проездных документов
- Статья 14: Обмен мнениями
- Статья 15: Консультации
- Статья 16: Урегулирование споров
- Статья 17: Многосторонние конвенции
- Статья 18: Регистрация в Международной организации гражданской авиации
- Статья 19: Прежние соглашения
- Статья 20: Вступление в силу, срок действия
- Статья 21: Денонсация

ПРАВИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИЯ
И
ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

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

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,

а) 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;

б) термин "авиационные власти" означает относительно Федеративной Республики Германия – Федеральное Министерство транспорта, относительно Республики Казахстан – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, или в обоих случаях любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять задачи, возложенные на указанные власти;

в) 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 "посадка 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 двух государств) пассажиров, багажа или груза (за исключением почты) и включает следующее:

а) любой сквозной тариф или сумму, взимаемые за международную перевозку, предлагаемую или продаваемую как таковую;

б) комиссионные, подлежащие уплате за продажу авиабилетов на перевозку пассажиров и их багажа, или за соответствующие меры при перевозке груза;

в) условия, от которых зависит применимость тарифа или цены на перевозку или уплата комиссионных.

Он также включает в себя:

г) все основные услуги, оказываемые в связи с перевозкой;

д) любой тариф за перевозку на внутренней части маршрута, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет в распоряжении для чисто 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

- а) беспосадочного пролета над ее территорией;
- б) посадки на ее территории в некоммерческих целях;
- в) производить посадки на ее территории в пунктах, указанных на маршрутах, которые установлены в соответствии с пунктом 2 ниже, с целью загрузки и выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты на коммерческой основе.

(2) Маршруты, по которым назначенным авиапредприятиям 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 погрузки на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багажа, груза и почты и их перевозки за вознаграждение в другой пункт на территории этой Договаривающейся Стороны (каботаж).

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

а) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются названные в пункте 1 статьи 2 настоящего Соглашения права, назначила в письменной форме одно или несколько авиапредприятий;

б) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, дала назначенному предприятию или предприятиям разрешение на открытие воздушного сообщения.

(2) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, с учетом пункта 3 этой статьи и статьи 9, незамедлительно выдаст разрешение на эксплуатацию международного воздушного сообщения.

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

(4) Одна Договаривающаяся Сторона может в соответствии с пунктами 1 – 3 данной статьи заменить одно назначенное ею предприятие другим предприятием. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь те же права и обязательства как и авиапредприятие, вместо которого оно было назначено.

Статья 4

АНУЛИРОВАНИЕ ИЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на выданное по пункту 2 статьи 3 настоящего Соглашения разрешение, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и прочие 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 статьи 15,

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 воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны аэропортов или других аэронавигационными средствами и услуг, не могут быть выше сборов, взимаемых с воздушных судов отечественного авиапредприятия, осуществляющего аналогичные международные воздушные перевозки.

Статья 6

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И 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 территорию, а также топливо, смазочные материалы, 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, используемым во время полета через территорию другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на территорию одной Договаривающейся Стороны с тем, чтобы их сразу же или после складирования установить на борту или взять на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, или другим образом вновь вывозить с территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Рекламные материалы и перевозочные доку-

менты 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 и смазочные материалы, взятые на борт воздушных судов любого назначенного предприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от упомянутых в пункте 1 настоящей статьи таможенных пошлин и других сборов, а также от возможных специальных налогов 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 предприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налогов может быть осуществлено в виде предварительного освобождения или возврата.

Статья 7

ПЕРЕВОД ДОХОДОВ

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному предприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право в любое время переводить в местопребывание правления предприятия доходы, полученные от продажи авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны, в установленном национальным законодательством порядке в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу.

Статья 8

ПРИНЦИПЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК
ПО ДОГОВОРНЫМ МАРШРУТАМ

(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 территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия. 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

а) потребностей в перевозках на и с территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия;

б) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;

с) потребностей в рентабельной эксплуатации транзитных авиалиний.

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

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

(6) Соглашения, которые будут заключаться между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, будут представляться на одобрение авиационных властей, если они нуждаются в утверждении.

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 назначенными авиапредприятиями 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 въезда иностранных граждан и их пребывания на территории соответствующей Договаривающейся Стороны. Однако, для персонала, работающего в представительствах в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, разрешения на работу не требуется.

(3) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право на самостоятельное обслуживание 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 свободно конвертируемой валюте.

Статья 12

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

(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, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола о борьбе с незаконными действиями насилия в аэропортах международной гражданской авиации, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года в дополнении к Конвенции о борьбе с незаконными действиями, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.

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

(3) Когда будет иметь место незаконный захват 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, подвергнувшееся другим актам незаконного вмешательства, находящееся в это время на земле ее территории, удержалось на земле, если только вылет воздушного судна не будет вызван необходимостью защиты жизни 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 этой другой Договаривающейся Стороной для прилета, вылета или пребывания на ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, чтобы на ее территории применялись действенные 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 13
ВЪЕЗД И КОНТРОЛЬ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ

(1) По просьбе одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям, пользующимся правами перевозок в обоих государствах, принять меры по обеспечению того, чтобы перевозке подлежали только пассажиры, имеющие необходимые проездные документы для въезда или транзита через территорию государства, обратившегося с просьбой.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет с целью проверки принимать лицо, которому в месте назначения было отказано в 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 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, потеряло или уничтожило свои проездные документы, то Договаривающаяся Сторона будет признавать документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилета, выданный властями Договаривающейся Стороны, где было установлено, что лицо не имело права на въезд.

Статья 14
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 15

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 14 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев с даты получения другой Договаривающейся Стороной такого запроса.

Статья 16

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

(1) В случае, если спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, не может быть урегулирован согласно статье 15 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 договариваются 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 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 17

МНОГОСТОРОННИЕ КОНВЕНЦИИ

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции о воздушном сообщении, принятой обеими Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции будут иметь преимущественную силу. Обсуждения с целью определения степени, в которой многосторонняя конвенция прекратит действие или заменит, изменит или дополнит настоящее Соглашение, будут проводиться в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения.

Статья 18

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 Республикой Казахстан в Международную организацию гражданской авиации для регистрации.

Статья 19

ПРЕЖНИЕ СОГЛАШЕНИЯ

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

Статья 20

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ, СРОК ДЕЙСТВИЯ

(1) Настоящее Соглашение вступит в силу через один месяц с даты, когда Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга путем обмена нотами о том, что ими выполнены внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу.

(2) Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

Статья 21
ДЕНОНСАЦИЯ

Одна Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае Соглашение прекратит свое 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 уведомления должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в Бонне "15" марта 1996 г.

в двух экземплярах, каждый на немецком, казахском и русском языках, причем все тексты имеют силу. В случае возникновения разногласий в толковании немецкого и казахского текстов основным считается текст на русском языке.

За Правительство
Федеративной Республики
Германия

Adolf von Wagner
Михайлович

За Правительство
Республики Казахстан

Ахметов
Dshbaiz

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Contents

Preamble

- Article 1 Definitions
- Article 2 Grant of Traffic Rights
- 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 Immigration and Control of Travel Documents
- Article 14 Exchange of Views
- Article 15 Consultations
- Article 16 Settlement of Disputes
- Article 17 Multilateral Conventions
- Article 18 Registration with the International Civil Aviation Organization
- Article 19 Previous Agreements
- Article 20 Entry into Force, Duration
- Article 21 Termination

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Kazakhstan,

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 respective 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 the Republic of Kazakhstan, the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan; 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 or sold as such;
 - (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;
 - (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;
- (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 or 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).

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 paragraph 3 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 shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 to 3 above, an airline it has designated with another airline. The newly designated 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 or 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 15 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 and services 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, 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, 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 and lubricants 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, on a reciprocal basis, grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office, at any time, in any freely convertible currency at the official rate of exchange, in the manner prescribed by national law, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

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 anticipated traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to provide transport services 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 services, 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 airlines pass, taking account of local and regional airlines;
- (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 that is equitable to both Contracting Parties regarding transport capacity and frequency of service.

(6) Agreements to be entered into by designated airlines of both Contracting Parties shall be submitted to the aeronautical authorities for approval if authorization is required.

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 subsequent flight plan period the types of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be reported 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 traffic volume and the departure points 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 departure point of the flight (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 and 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 (1) 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 21 days after the date of submission of the tariff. In such a case, this tariff shall not be applied. The tariff which was applied up to that time and 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. A work permit, however, shall not be required for the personnel employed in the offices according to paragraph 1.

(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 freely convertible currency.

Article 12. Aviation Safety

(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 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, or 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 13. Immigration and Control of Travel Documents

(1) At a Contracting Party's request, the other Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the first 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 14. 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 15. 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 their 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 14 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two (2) months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with article 15 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 (2) months, and such chairman within three (3) 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 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 17. 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 15 of this Agreement.

Article 18. 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 by the Republic of Kazakhstan.

Article 19. 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 Soviet Socialist Republics shall cease to have effect as between the Federal Republic of Germany and the Republic of Kazakhstan.

Article 20. Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one (1) month from the date on which the Contracting Parties have notified each other via the exchange of notes that the internal procedures for the entry into force of this Agreement have been performed.

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

Article 21. 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 terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement of the Contracting Parties 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

DONE at Bonn on 15 March 1996 in duplicate in the German, Kazakh, and Russian languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Kazakh texts, the Russian text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

ADOLF WAGNER

MATTHIAS WISSMANN

For the Government of the Republic of Kazakhstan:

JURIJ IWANOWITSCH LAWRENKO

DSHOLDASSBEK TAUSAROW

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN

Table des Matières

Préambule

- Article 1 : Définitions
- Article 2 : Octroi des droits de trafic
- 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 des statistiques et renseignements sur l'exploitation
- Article 10 : Tarifs
- Article 11 : Activités commerciales
- Article 12 : Sécurité aérienne
- Article 13 : Immigration et contrôle des documents de voyage
- Article 14 : Échange de vues
- Article 15 : Consultations
- Article 16 : Règlement des différends
- Article 17 : Conventions multilatérales
- Article 18 : Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
- Article 19 : Accords précédents
- Article 20 : Entrée en vigueur et durée
- Article 21 : Dénonciation

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République du Kazakhstan,

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 aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports, et dans le cas de la République du Kazakhstan, du Ministère des transports et des communications de la République du Kazakhstan 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) Les termes « territoire » et les expressions « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » pour l'application du présent Accord ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile.

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

- a) Tout tarif ou montant demandé pour le transport international, proposé ou vendu en tant que tel;
- b) La commission sur la vente 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, du prix du transport ou du paiement de la commission.

Le tarif comprend également :

- d) Tous les services de base fournis 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 aux utilisateurs de leurs services.

Article 2. Octroi des droits de trafic

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées le droit :

- a) De survoler son territoire sans y faire escale;
- b) De faire escale sur son territoire à des fins non commerciales;
- c) 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 de routage par un échange de notes.

(3) Aucune disposition du paragraphe 1 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 bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération en un autre point de ce territoire (cabotage).

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

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peut commencer 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; et
- 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 du paragraphe 3 du présent article et 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 autres règlements de la première Partie contractante qui régissent l'exploitation du trafic aérien international.

(4) Chaque Partie contractante aura le droit de remplacer, conformément aux paragraphes 1 à 3 du présent article, 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

Chaque 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 droit, ou 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 15 du présent Accord, sauf s'il faut sur-le-champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer les conditions qui sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements.

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

Les redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'utilisation des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des aéroports ou d'autres installations et services de navigation aérienne 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, lubrifiants, pièces de rechange, et provisions de bord contenus dans les réservoirs ou autres réceptacles de l'avion 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, les pièces de rechange, 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) Le carburant et les lubrifiants 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 men-

tionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ainsi que de toute redevance spéciale de consommation.

(4) Chaque Partie contractante peut garder les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous la surveillance des autorités douanières.

(5) Lorsque les biens visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus ne sont pas frappés de droits de douane et 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 allègement fiscal en ce qui concerne l'impôt sur le chiffre d'affaires ou les droits d'accise similaires sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés pour son activité commerciale. Cet allègement 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 sur la base de la réciprocité le droit de transférer à son siège, conformément à la législation nationale, à tout moment et en toute monnaie librement convertible au taux de change officiel, les recettes réalisées sur la vente des services de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

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 capacité 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 longs courriers.

(4) Pour assurer un traitement juste et équitable de toute entreprise désignée, 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 aéronautiques des Parties contractantes.

(5) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes devront si nécessaire s'efforcer de parvenir, sur une base égale pour les deux Parties contractantes, à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

(6) Les accords à conclure entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes seront soumis à l'approbation des autorités de l'aviation, pour autant qu'ils doivent être approuvés.

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

(1) Chaque entreprise désignée communiquera aux autorités aéronautiques 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 aéronautiques 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. Tarifs

(1) Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour le transport de passagers sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire duquel le point de départ du trajet est situé (selon les informations contenues dans les documents de transport).

(2) Dans la fixation du tarif, les entreprises aériennes désignées prendront en compte les coûts d'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 (1) 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 informent 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 service pour les passagers, de leurs bagages, du fret et du courrier pour les entreprises désignées ou autres de l'autre Partie contractante. Ce droit ne comprend pas les services au sol de l'aviation 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 et dans toute monnaie.

Article 12. Sécurité aérienne

(1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'une et 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 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 23 septembre 1971, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 24 février 1988.

(2) Chacune des Parties contractantes prêterà à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs 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 à 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 5 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 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 (1) 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 mois.

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

(1) Sur demande de l'autre Partie contractante, l'autre Partie contractante autorisera les entreprises désignées qui bénéficient des droits de transport dans les deux États à

prendre des mesures pour veiller à ce que les passagers ayant les documents de voyages nécessaires à l'entrée ou au transit dans l'État 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 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'État ou de prendre des dispositions concernant son transfert, déplacement ou son expulsion en direction de l'État dont elle est ressortissante 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 14. 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 15. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le tableau de routage 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 14 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commenceront deux (2) mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

Article 16. Règlement des différends

(1) Si un différend survient 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 15 du présent Accord, il sera alors 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 ressortissant d'un État tiers qui sera le président du tribunal, nommé par les Gouvernements des Parties contractantes. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux (2) mois, et le président dans un délai de trois (3) mois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes aura informé l'autre Partie contractante 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 nominations nécessaires. Si le Président est un ressortissant 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 sa représentation au tribunal arbitral. Les honoraires du président ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage seront partagés par moitié entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral déterminera à tous autres égards sa propre procédure.

Article 17. Conventions multilatérales

Lorsqu'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévalent. 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 15 du présent Accord.

Article 18. 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 par la République du Kazakhstan à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'enregistrement.

Article 19. Accords précédents

À 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 la République du Kazakhstan.

Article 20. Entrée en vigueur et durée

(1) Le présent Accord entrera en vigueur un (1) mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes auront notifié à l'autre par un échange de notes l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

(2) Le présent Accord sera conclu pour une durée indéterminée.

Article 21. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord; cette notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes 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 quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

FAIT à Bonn le 15 mars 1996, en double exemplaire, en langues allemande, kazakh et russe, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand et kazakh, le texte russe prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

ADOLF WAGNER

MATTHIAS WISSMANN

Pour le Gouvernement de la République du Kazakhstan :

JURIJ IWANOWITSCH LAWRINENKO

DSHOLDASSBEK TAUSAROW