

## СОГЛАШЕНИЕ

между

**Федеративной Республикой Германия и Туркменистаном**

**о воздушном сообщении**

## CERTIFICATION

I hereby certify that the attached is a true and complete copy of the Russian text of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Turkmenistan, signed at Bonn on 28 August 1997.

Done at Bonn, on 2 July 2004

For the Federal Ministry of Transport, Building and Housing

  
Flake, Desk Officer



## СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула

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

**Федеративная Республика Германия и Туркменистан,**

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

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

**согласились о нижеследующем:**

**Статья 1  
Определения**

- (1) В смысле этого Соглашения, если из контекста ничего другого не вытекает,
- a) 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;
  - b) термин "авиационные власти" означает в отношении Федеративной Республики Германия - Федеральное министерство транспорта; в отношении Туркменистана - Национальное управление гражданской авиации или в обоих случаях - любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять задачи, возложенные на указанные власти;
  - c) термин "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона назначила другой Договаривающейся Стороне в письменной форме согласно Статье 3 как предприятие, которое должно осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения.
- (2) Термины "территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" и "остановка в некоммерческих целях" для применения этого Соглашения имеют значения, указанные в Статьях 2 и 9б Конвенции о гражданской авиации;
- (3) Термин "тариф" означает цену, взимаемую за международную перевозку (т.е. перевозку между пунктами на территориях двух или более государств) пассажиров, багажа и груза (за исключением почты), и включает следующее:
- a) каждый сквозной тариф или сумму, взимаемые за международную перевозку, предложенную и продаваемую как таковую, включая сквозные тарифы, образовавшиеся с привлечением других тарифов или соединительных тарифов для перевозок на участках международных или внутренних маршрутов, являющихся частями международных маршрутов;
  - b) комиссионные, которые должны быть оплачены за продажу авиабилетов для перевозок пассажиров и их багажа, или за соответствующие меры при перевозке груза;
  - c) условия, от которых зависит применимость тарифа или цены на перевозку или уплата комиссионных. Он также включает в себя:
  - d) все основные услуги, оказываемые в связи с перевозкой;
  - e) 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:
- a) беспосадочного пролета над ее территорией;

- b) посадки на ее территории в некоммерческих целях;
  - c) производить посадки на ее территории в пунктах, указанных на маршрутах, которые установлены в соответствии с пунктом 2 ниже, с целью принятия на борт и выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты на коммерческой основе.
- (2) Маршруты, по которым назначенным предприятиям Договаривающихся Сторон будет предоставлено право осуществлять международное воздушное сообщение, устанавливаются в Таблице маршрутов путем обмена нотами.
- (3) По пункту 1 назначенным предприятиям одной Договаривающейся Стороны не предоставляется право принятия на борт на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багажа, груза и почты и их перевозки за вознаграждение в другой пункт на территории этой Договаривающейся Стороны (каботаж).
- (4) Предоставление права на осуществление перевозок согласно пункту 1 одновременно не охватывает предоставление права перевозить пассажиров, багаж, груз и почту между пунктами, расположенными на территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей такие права, и пунктами на территории третьего государства, а также в обратном направлении (5-я свобода). Права 5-ой свободы предоставляются только на основе особых договоренностей между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

### **Статья 3**

#### **Назначение и разрешение на эксплуатацию**

- (1) Эксплуатация международного воздушного сообщения по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, может начаться в любое время при условии, что
- a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются названные в пункте 1 Статьи 2 настоящего Соглашения права, назначила в письменной форме одно или несколько авиапредприятий;
  - b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, дала назначенному предприятию или предприятиям разрешение на открытие воздушного сообщения.
- (2) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, с учетом пунктов 3 и 4 этой Статьи и Статьи 9, незамедлительно выдаст разрешение на эксплуатацию международного воздушного сообщения.
- (3) Одна Договаривающаяся Сторона может потребовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно в состоянии выполнить требования, предписанные законами и правилами первой Договаривающейся Стороны, которые регулируют эксплуатацию международного воздушного сообщения.
- (4) Одна Договаривающаяся Сторона может отказать назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в использовании прав, указанных в Статье 2, если авиапредприятие не может предоставить по требованию доказательства того, что преимущественное владение авиапредприятием и действительный контроль над ним принадлежат другой Договаривающейся Стороне, гражданам или юридическим лицам ее государства. Из-за правовых обязательств Федеративной Республики Германия по отношению к Европейскому Сообществу Туркменистан имеет такое право только тогда, если назначенное Федеративной Республикой Германия авиапредприятие не может предоставить по требованию доказательства того, что преимущественное владение авиапредприятием принадлежит стране- участнице Европейского Союза или гражданам или юридическим лицам этих государств и что действительный контроль над ним принадлежит такому государству или его гражданам или юридическим лицам.
- (5) Одна Договаривающаяся Сторона может в соответствии с пунктами 1-4 данной Статьи заменить одно назначенное ею авиапредприятие другим авиапредприятием. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь те же права и те же обязательства как и авиапредприятие, вместо которого оно было назначено.

### **Статья 4**

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

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

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

#### **Статья 5** **Равенство в отношении сборов**

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

#### **Статья 6** **Освобождение от таможенных пошлин 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 территории, а также топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические продукты, содержащиеся в баках или в других контейнерах на воздушном судне (т.е. противообледенительная, гидравлическая, охлаждающая жидкости и др.), запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, взимаемых при их ввозе, вывозе или транзите. Это также применяется к товарам, находящимся на борту воздушного судна и используемым во время полета через территорию другой Договаривающейся Стороны.

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

(3) Топливо, смазочные материалы и другие потребляемые технические продукты, принятые на борт воздушных судов любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, а также от возможных специальных 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 авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налогов может быть осуществлено в виде предварительного освобождения или возврата.

#### **Статья 7** **Трансферт доходов**

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право в любое время трансферировать в местопребывание правления предприятия доходы, полученные от продажи авиаперевозок 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:
  - a) потребностей в перевозках на и с территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия;
  - b) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;
  - c) потребностей в рентабельной эксплуатации транзитных авиалиний.
- (4) Для обеспечения любому назначенному авиапредприятию справедливых и равных условий частота полетов, предусмотренные типы воздушных судов относительно их емкости, а также расписания полетов подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон.
- (5) При необходимости авиационные власти Договаривающихся Сторон должны приложить усилия, чтобы добиться удовлетворительного решения вопросов, связанных с емкостью и частотой полетов.

## Статья 9

### Предоставление оперативной информации и статистических данных

- (1) Каждое назначенное авиапредприятие будет сообщать авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, и до начала каждого последующего сезонного периода эксплуатации категории полета, типы используемых воздушных судов и расписание их полетов. О краткосрочных изменениях будет сообщено немедленно.
- (2) Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их просьбе все периодические и другие статистические данные назначенных авиапредприятий, которые могут в разумных пределах потребоваться с целью проверки емкости, предоставляемой каждым назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения. Такие данные будут включать всю информацию, необходимую для определения объема, а также пунктов назначения и отправления перевозок.

## Статья 10

### Тарифы

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

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

(3) Тарифы представляются назначенными предприятиями 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 согласно пункту 1 настоящей Статьи, разрешение на работу не требуется.

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

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

## **Статья 12**

### **Авиационная безопасность**

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

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

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

## Статья 13

### Предотвращение незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации

- (1) В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 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 актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года.
- (2) Договаривающиеся Стороны оказывают по запросу всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.
- (3) Когда будет иметь место незаконный захват гражданского воздушного судна либо угроза такого захвата или другой акт незаконного вмешательства, создающий угрозу безопасности таких судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут при взаимных консультациях оказывать друг другу помощь в упрощении связи и принятии других соответствующих мер, направленных на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учетом минимального риска для жизни.
- (4) Каждая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможные с ее стороны меры для обеспечения того, чтобы захваченное воздушное судно или воздушное судно, подвергшееся другим актам незаконного вмешательства, находящееся в это время на земле ее территории, удерживалось на земле, если только вылет воздушного судна не будет вызван необходимостью защиты 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 другой Договаривающейся Стороной для прилета, вылета или пребывания на ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, чтобы на ее территории эффективно применялись меры по защите воздушных судов и по досмотру пассажиров, экипажей и ручной клади, а также по выполнению соответствующих проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или погрузки грузов. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благожелательно рассматривать любой запрос другой Договаривающейся Стороны в отношении разумных специальных мер безопасности для устранения конкретной угрозы.
- (7) Если одна Договаривающаяся Сторона не соблюдает положений по авиационной безопасности, предусмотренных в настоящей статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты такого запроса не будет достигнуто удовлетворительного решения, то это будет служить основой для приостановления, отмены, введения ограничений или других условий разрешения на эксплуатацию авиапредприятия или авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны. В экстренных случаях каждая Договаривающаяся Сторона может принять меры предварительного характера до истечения этого месячного срока.

**Статья 14**  
**Въезд и контроль проездных документов**

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

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

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку лица, возвращенного и не имевшего права на въезд, с тем, чтобы определить его возможное пребывание в этом государстве, или организовать его отправку, удаление или депортацию в государство, чье гражданство оно имеет или в котором оно может быть принято по другим причинам. Если лицо, в отношении которого установлено, что оно не имеет права на въезд, 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 15**  
**Обмен мнениями**

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

**Статья 16**  
**Консультации**

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

**Статья 17**  
**Урегулирование споров**

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

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

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

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

**Статья 18**  
**Многосторонние конвенции**

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

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

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

**Статья 20**  
**Прежние Соглашения**

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

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

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

(2) Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

**Статья 22**  
**Денонсация**

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

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

За  
ФЕДЕРАТИВНУЮ РЕСПУБЛИКУ  
ГЕРМАНИЯ

За  
ТУРКМЕНИСТАН



## MINUTES OF MEETING

between aeronautical authorities of the Federal  
Republic of Germany and Turkmenistan

The delegation presented the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany at the head of Mr. Helmut Schol - Deputy Director, Air Transport of Federal Ministry of Transport, Building and Housing and the delegation presented the aeronautical authorities of Turkmenistan at the head of Mr. B. N. Nepesov - First Deputy Chief Executive of National Authority "Turkmenhovayollary" met on September 23-24, 1999 in Ashgabat with the aim to discuss the issues on air service between Turkmenistan and the Federal Republic of Germany.

The delegation of the Federal Republic of Germany was presented by the following persons:

Helmut Schol - Deputy Director, Air Transport Federal Ministry of  
Transport, Building and Housing  
Hans-Juergen Keilholz - Ambassador of the Federal Republic of  
Germany  
Rainer Schafer - Oberamtsrat  
Wilfried O. Wiesenthal - Senior Manager, International Relations  
Deutsche Lufthansa AG  
Felix Redeker - General Manager Deutsche Lufthansa AG  
Turkmenistan  
Kiyas Agayev - Interpreter

The delegation of Turkmenistan was presented by the following persons:

B. N. Nepesov - First Deputy Chief Executive of National Authority  
"Turkmenhovayollary"  
A. F. Atamuradov - Financial Director  
M. I. Chariyarov - Deputy Director General, S. Turkmenbashi  
International Airport  
M. N. Shukurov - Leading Engineer, Marketing and Planning  
T. H. Saryeva - Marketing and Planning Specialist  
T. V. Zubkova - Interpreter  
M. A. Sardjayev - Protocol Officer

In the course of negotiations the following issues were considered:

*B. N.*

- granting the right of the fifth freedom of the air to the designated airline by the Federal Republic of Germany - "Deutsche Lufthansa AG" on sector Ashgabat - Baku and vice versa;
- granting the right of the fifth freedom of the air to the designated airline by Turkmenistan for operating flights via Frankfurt to/ from New York (USA) or Toronto (Canada) for the sectors beyond Frankfurt;
- specification of routes over which the designated airlines of both Contracting Parties will be granted the right to operate the international air services (in accordance with paragraph 2 of Article 2 of Air Service Agreement between Turkmenistan and the Federal Republic of Germany);
- the establishment of equal capacity (flight frequencies, aircraft types) to the designated airlines (in accordance with paragraph 4 of Article 8 of ASA between Turkmenistan and the Federal Republic of Germany);
- ticket sales of airline "Deutsche Lufthansa AG" in national currency of Turkmenistan - manats;
- handling of flights operated by airline "Deutsche Lufthansa AG" at Saparmurat Turkmenbashi International Airport;

In the course of negotiation, the representatives of aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany submitted the following additional issues for consideration:

- operation of code sharing flights by airline "Deutsche Lufthansa AG";
- the establishment of equal amount of passenger charges at Saparmurat Turkmenbashi International Airport for all citizen categories;

The issue relating to handling of "Deutsche Lufthansa AG" flights at Saparmurat Turkmenbashi International Airport was excluded from the agenda on German party request.

The negotiations were held in friendly atmosphere.

In consequence of negotiations both Parties agreed as follows:

1. To include alterations and additions into Route Schedule to the Intergovernmental Air Service Agreement and to consider this Route Schedule as final version to the Intergovernmental Air Service Agreement between Turkmenistan and the Federal Republic of Germany. Route Schedule is enclosed as Annex I.

*B. N.*

*26.*

2. The delegation of the Federal Republic of Germany proposed to reinstate traffic rights for flights by "Deutsche Lufthansa AG" on sector Baku-Ashgabat-Baku from the date of signing this Minutes. German Party decided to inform Turkmen Party of the possibility to operate flights by the designated airline of Turkmenistan with traffic rights via Frankfurt to / from New York or Toronto after consideration of this issue by governmental authorities of the Federal Republic of Germany within the period of one (1) month.

In its turn Turkmen Party also agreed to submit the proposal of the delegation of the Federal Republic of Germany on the possibility of operation flights by airline "Deutsche Lufthansa AG" on route Ashgabat-Baku-Frankfurt with traffic rights on sector Baku-Ashgabat-Baku to the Cabinet of Ministers of Turkmenistan and to inform of its final decision at the nearest time.

3. The delegation of the Federal Republic of Germany took notice of all reasons and explanations submitted by Turkmen Party regarding the Finance law of Turkmenistan in force relating to ticket sales of foreign aircompanies in USD.

4. The delegation of Turkmenistan agreed with the revision of current passenger charges at Saparmurat Turkmenbashi International Airport and establishment of equal level charges for foreign citizens as well as for CIS citizens.

5. Both Parties agreed to study additionally the issue on code-sharing flight operation by "Deutsche Lufthansa AG" and to provide the final decision on this issue as soon as possible.

Done in Ashgabat on September 24, 1999 in two original copies in English.

**For aeronautical authorities  
of the Federal Republic of Germany**

**For aeronautical authorities  
of Turkmenistan**

**Helmut Schol**

**B.N. Nepesov**

  
\_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_

"24" Sept 1999

"24" Sept 1999

## ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the airlines designated by Turkmenistan:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Points beyond
unlimited	unlimited	two points	unlimited

2. Routes to be operated by the airlines designated by the Federal Republic of Germany:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the territory of Turkmenistan	Points beyond
unlimited	unlimited	two points	unlimited

3. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights, omit calling at any intermediate point(s), and/or any point(s) beyond, provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

4. There shall be no restriction on the number of frequencies and on the type of aircraft operated on the agreed schedule.

5. The designated airline(s) of each Contracting Party may not combine any points in the territory of the other Contracting Party.

*B N.*

*ah.*