

Соглашение
между
Правительством
Республики Узбекистан
и
Правительством
Федеративной Республики Германия
о воздушном сообщении

О Г Л А В Л Е Н И Е

Преамбула

Статья	1	Определение терминов
Статья	2	Предоставление прав перевозок
Статья	3	Назначение авиапредприятий и разрешение на эксплуатацию
Статья	4	Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию
Статья	5	Равенство при назначении сборов
Статья	6	Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов
Статья	7	Перевод доходов
Статья	8	Принципы эксплуатации маршрутов
Статья	9	Передача эксплуатационных и статистических данных
Статья	10	Тарифы
Статья	11	Коммерческая деятельность
Статья	12	Авиационная безопасность
Статья	13	Въезд и контроль проездных документов
Статья	14	Прямой транзит
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

Правительство Республики Узбекистан

и

Правительство Федеративной Республики Германия,

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

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении регулярного воздушного сообщения между государственными территориями обеих стран и за их пределами,

пришли к соглашению о нижеследующем:

Статья 1

Определение терминов

(1) По смыслу данного Соглашения, если из его текста не вытекает ничего иного, следует понимать:

- а) "Конвенция о гражданской авиации" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., включая все Приложения, принятые согласно её Статье 90 и все изменения Приложений или Конвенции о гражданской авиации, принятые согласно Статьям 90 и 94 в той степени, в которой эти Приложения и поправки вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон или были ратифицированы ими;
- б) "Ведомство авиационных властей" означает в отношении Республики Узбекистан - Генеральный директор гражданской авиации, в отношении Федеративной Республики Германия - Федеральное министерство транспорта, или в обоих случаях - любое иное лицо либо организацию, которые уполномочены выполнить функции, возложенные на указанные ведомства;

- с) "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона указала другой Договаривающейся Стороне путём письменного уведомления согласно Статье 3 как авиапредприятие, которое должно будет осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 данного Соглашения.

(2) термины "государственная территория", "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение" и "посадка с некоммерческими целями" в применении к данному Соглашению имеют значение, установленное для них в Статьях 2 и 96 Конвенции о гражданской авиации.

(3) Термин "тариф" означает плату, взимаемую за международную перевозку (т.е. перевозку между пунктами на государственных территориях двух или более стран) пассажиров, багажа и груза (за исключением почты), и включает следующее:

- а) каждый сквозной тариф или сумму, которые подлежат оплате за международную перевозку, предлагаемую на рынке сбыта и продаваемую как таковую, включая и те сквозные тарифы, которые составлены с применением других тарифов или последующих тарифов на перевозку на международных или внутренних маршрутах, являющихся составными частями международных маршрутов;
- б) комиссионные, подлежащие уплате за продажу авиабилетов на перевозку пассажиров и их багажа или за соответствующие меры при перевозке груза;
- с) условия, которые определяют применение тарифа или цену на перевозку или уплату комиссионных;

Он также включает:

- d) все существенные услуги, оказываемые во взаимосвязи с перевозкой;
- e) каждый тариф за перевозку внутри страны, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет на исключительно внутренних линиях и который не может быть предоставлен на тех же условиях всем авиакомпаниям и их клиентам в международном воздушном сообщении.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне для осуществления международного воздушного сообщения назначенными авиапредприятиями право:

- a) пролета её государственной территории без посадки;
- b) посадки на её государственной территории с некоммерческими целями;
- c) посадки на её государственной территории в указанных пунктах на маршрутах, установленных согласно пункту 2 данной Статьи, с коммерческими целями для погрузки или выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты.

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

(3) Положения пункта 1 данной Статьи не считаются предоставлением назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся

Стороны права брать на борт для перевозки за плату на государственной территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багаж, груз и почту и перевозить их в другой пункт внутри государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны (каботаж).

(4) Предоставление права перевозок согласно пункту 1 данной Статьи не включает также права перевозить пассажиров, багаж, груз и почту между пунктами на государственной территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей это право, и пунктами на государственной территории третьего государства и в обратном направлении (5-ая свобода). Права 5-ой свободы будут предоставляться только на основе особых договорённостей между Ведомствами авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и разрешение на эксплуатацию

(1) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, может быть начато в любое время при условии, что

- а) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются права, указанные в Статье 2, пункт 1 данного Соглашения, в письменной форме назначит одно или несколько авиапредприятий и
- б) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая такие права, выдала назначенному или назначенным авиапредприятиям разрешение начать воздушное сообщение.

(2) Договаривающаяся Сторона, которая предоставляет такие права, безотлагательно даст разрешение на осуществление международного воздушного сообщения при условии соблюдения пунктов 3 и 4 данной Статьи, а также Статьи 9 данного Соглашения.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона вправе требовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно способно соответствовать требованиям, которые следует выполнять по законам и прочим предписаниям для осуществления международного воздушного сообщения первой Договаривающейся Стороны.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона вправе отказать каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в использовании предоставленных согласно Статье 2 прав, если это авиапредприятие не способно предоставить по её требованию доказательства того, что преимущественное владение и действительный контроль над ним принадлежат гражданам или юридическим лицам другой Договаривающейся Стороны или ей самой. Из-за правовых обязательств Федеративной Республики Германия перед Европейским Союзом другая Договаривающаяся Сторона обладает подобным правом лишь в том случае, когда назначенное Федеративной Республикой Германия авиапредприятие не в состоянии доказать по требованию, что преимущественное владение этим авиапредприятием принадлежит государству-члену Европейского Союза или гражданам, или юридическим лицам таких государств-членов и что действительный контроль над ним принадлежит такому государству или его гражданам, или юридическим лицам.

(5) Каждая Договаривающаяся Сторона вправе в соответствии с пунктами 1 - 4 данной Статьи заменить одно назначенное ею авиапредприятие другим авиапредприятием. Новое назначенное авиапредприятие пользуется такими же правами и должно выполнять те же обязательства, как и авиапредприятие, место которого оно заняло.

Статья 4

Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на предоставленное согласно Статье 3, пункт 2 разрешение на

эксплуатацию, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законы или иные предписания предоставляющей права Договаривающейся Стороны или не соблюдает положения данного Соглашения, или не выполняет вытекающие из него обязательства. Перед аннулированием или введением ограничений проводятся консультации согласно Статье 16 данного Соглашения, если во избежание дальнейших нарушений законов или иных предписаний нет необходимости в немедленном приостановлении эксплуатации или введении ограничений.

Статья 5

Равенство при назначении сборов

(1) Сборы, взимаемые на государственной территории одной Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими аэронавигационными средствами воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, не могут быть выше тех сборов, которые взимаются с воздушных судов отечественного авиапредприятия при аналогичных международных воздушных перевозках.

(2) До введения свободной конвертируемости валюты Республики Узбекистан сборы, указанные в пункте 1 данной Статьи, будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на своей государственной территории с учётом рекомендаций ИКАО.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов

(1) Используемые каждым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны воздушные суда, влетающие на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны и снова вылетающие или пересекающие её, включая имеющиеся на борту топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, освобождаются от таможенных пошлин и прочих сборов, взимаемых при ввозе, вывозе или транзите товаров. Это распространяется также на товары, находящиеся на борту воздушных судов и используемые во время полёта над государственной территорией другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на государственную территорию одной Договаривающейся Стороны для того, чтобы сразу же или после складирования быть установленными или по другой причине взяты на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или иным образом быть снова вывезены с государственной территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 данной Статьи. Рекламные материалы и перевозочная документация каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны также освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов при их ввозе на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны.

(3) Топливо и смазочные материалы, принятые на борт воздушных судов каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на государственной территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов, а также от возможных специальных налогов на потребление.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона может держать указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары под таможенным надзором.

(5) На указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары, освобождённые от таможенных пошлин и других сборов, не распространяются обычно применяемые к ним экономические запреты или ограничения на ввоз, вывоз и транзитную перевозку.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит на условиях взаимности освобождение от налога с оборота или от аналогичных косвенных налогов на товары и услуги, поставляемые или оказываемые каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налога может осуществляться путём предварительного освобождения или возврата уплаченных налогов.

Статья 7

Перевод доходов

Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право в любое время, любым способом, свободно и без ограничения переводить в его главную контору доходы, полученные от продажи транспортных услуг в воздушном сообщении на государственной территории другой Договаривающейся Стороны в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу.

Статья 8

Принципы эксплуатации маршрутов

(1) Каждому назначенному авиапредприятию Договаривающихся Сторон предоставляется справедливая и равноправная возможность

эксплуатации маршрутов, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения.

(2) При осуществлении международного воздушного сообщения на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, каждое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны действует с учётом интересов каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, чтобы не нанести существенный ущерб авиаперевозкам этого авиапредприятия, эксплуатирующего авиалинию по тому же маршруту или по его участкам.

(3) Международное воздушное сообщение по установленным согласно Статье 2, пункт 2 маршрутам в первую очередь служит предоставлению ёмкостей, соответствующих предвидимому спросу на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятия. Право этих авиапредприятий осуществлять перевозки между пунктами на государственной территории другой Договаривающейся Стороны по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, и пунктами в третьих государствах осуществляется в интересах регулируемого развития международного воздушного сообщения таким образом, что предложение ёмкостей будет ориентироваться

- а) на спрос на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия,
- б) на имеющийся спрос на авиаперевозки в районах, через которые проходит авиалиния, с учётом местного и регионального воздушного сообщения,
- с) на требования рентабельной эксплуатации транзитных авиалиний.

(4) Для обеспечения справедливых и равных условий работы каждому назначенному авиапредприятию частота полётов, типы воздушных судов в отношении их ёмкости, а также расписание рейсов

подлежат одобрению Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон.

(5) При необходимости Ведомствам авиационных властей Договаривающихся Сторон следует приложить усилия для достижения удовлетворительного урегулирования предлагаемых ёмкостей авиатранспорта и частоты полётов.

Статья 9

Передача эксплуатационных и статистических данных

(1) Каждое назначенное авиапредприятие не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, а также перед началом каждого последующего сезонного расписания полётов уведомляет Ведомства авиационных властей Договаривающихся Сторон о характере услуг, типах предусматриваемых воздушных судов и расписании полётов. О краткосрочных изменениях следует уведомлять незамедлительно.

(2) Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны предоставляет Ведомству авиационных властей другой Договаривающейся Стороны по его просьбе все периодические или иные статистические материалы по назначенным авиапредприятиям, которые в разумных пределах могут быть затребованы для проверки предлагаемых ёмкостей каждого назначенного авиапредприятия первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения. Эти материалы должны содержать все данные, необходимые для определения объёма перевозок, а также пунктов отправления и пунктов назначения полётов.

Статья 10

Тарифы

(1) Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием при перевозке пассажиров по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, подлежат одобрению Ведомством авиационных властей той Договаривающейся Стороны, на государственной территории которой находится пункт отправления (соответственно данным в перевозочной документации).

(2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия учитывают эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие условия конкуренции и рынка сбыта, а также интересы пользователей транспорта. Компетентное Ведомство авиационных властей вправе отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим критериям.

(3) Назначенные авиапредприятия представляют тарифы Ведомству авиационных властей не позднее, чем за один месяц до намеченной даты их применения.

(4) Если Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны не согласно с тарифом, представленным ему на одобрение, то оно уведомляет об этом соответствующее предприятие в течение двадцати одного дня с даты представления тарифа. В таком случае применять представленный тариф не разрешается. Следует продолжать применение прежнего тарифа, который должен был быть заменён новым тарифом.

Статья 11

Коммерческая деятельность

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на её государственной территории филиалы с административным, коммерческим и техническим персоналом, поскольку они требуются для назначенного авиапредприятия.

(2) При учреждении филиалов и предоставлении работы персоналу, указанному в пункте 1 данной Статьи, надлежит соблюдать законы и иные предписания соответствующей Договаривающейся Стороны, а также законы и другие предписания, регулирующие въезд иностранцев и их пребывание на государственной территории соответствующей Договаривающейся Стороны. При этом для персонала, занятого в филиалах согласно пункту 1 данной Статьи, разрешения на работу не требуется.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право на самостоятельное обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты для назначенных авиапредприятий или для других авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны. Это право не включает в себя услуги по наземному обслуживанию (наземное обслуживание воздушных судов), которое является прерогативой аэропортов.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право продавать свои услуги по авиаперевозкам на своих собственных перевозочных документах как в собственных пунктах продажи, так и через своих агентов на государственной территории другой Договаривающейся Стороны любому клиенту и за любую валюту.

Статья 12

Авиационная безопасность

(1) В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают их взаимное обязательство защищать безопасность гражданской авиации от противоправных посягательств. Не ограничивая общий характер своих международных прав и обязанностей, Договаривающиеся Стороны действуют прежде всего 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 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола по борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного 24 февраля 1988 года в Монреале, в дополнение к принятой 23 сентября 1971 года в Монреале Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

(2) Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу по ходатайству любую необходимую поддержку, чтобы предотвратить незаконный захват гражданских воздушных судов и другие противоправные действия, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и членов экипажа, против аэропортов и аэронавигационных средств, а также любую иную угрозу безопасности гражданской авиации.

(3) В случае незаконного захвата воздушного судна либо совершения или угрозы иного акта незаконного вмешательства в безопасность воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств Договаривающиеся Стороны будут путём взаимных консультаций способствовать друг другу упрощением связи и другими соответствующими мерами, направленными на пресечение такого

происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учётом минимального риска для жизни.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона принимает все представляющиеся ей осуществимыми меры для того, чтобы незаконно захваченное или ставшее жертвой иных противоправных посягательств воздушное судно, находящееся на земле на её государственной территории, задерживалось, если его взлёт не вызван необходимостью первоочередного обязательства защищать жизнь экипажа и пассажиров. По возможности подобные меры должны приниматься на основе взаимных консультаций.

(5) В своих взаимоотношениях Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с предписаниями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией гражданской авиации и определёнными в Приложениях к Конвенции о гражданской авиации, постольку, поскольку эти предписания по безопасности применимы к Договаривающимся Сторонам; они должны требовать, чтобы владельцы занесённых в их реестр воздушных судов и владельцы воздушных судов, имеющих своё основное место деятельности или постоянное местопребывание на их государственной территории, а также фирмы, эксплуатирующие аэропорты на их государственной территории, действовали в соответствии с этими предписаниями по авиационной безопасности.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких владельцев воздушных судов может быть потребовано соблюдение положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 данной Статьи, устанавливаемых в отношении прилёта, вылета или пребывания на государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, что на её государственной территории будут применяться действенные меры по защите воздушных судов и досмотру (просвечиванию) пассажиров, членов экипажа и ручной клади, а также по проведению разумных проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или принятия груза на борт. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благосклонно

рассматривать каждое ходатайство другой Договаривающейся Стороны в отношении введения разумных специальных мер безопасности для устранения определённой угрозы.

(7) Если одна Договаривающаяся Сторона уклоняется от предписаний по авиационной безопасности данной Статьи, то Ведомство авиационных властей другой Договаривающейся Стороны вправе ходатайствовать о немедленных консультациях с Ведомством авиационных властей другой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты направления такого ходатайства не достигается удовлетворительное разрешение, то это является основанием для приостановления, аннулирования или ограничения разрешения на эксплуатацию одному или нескольким авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны, или разрешение будет связано с определёнными условиями. Если того требует чрезвычайная ситуация, каждая Договаривающаяся Сторона вправе принять предварительные меры до истечения указанного месячного срока.

Статья 13

Въезд и контроль проездных документов

(1) По ходатайству одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает авиапредприятиям, которые пользуются правами воздушного сообщения в обеих странах, проведение мер, обеспечивающих перевозку только тех пассажиров, у которых имеются проездные документы, требуемые для въезда или транзита через территорию ходатайствующей Стороны.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать для проверки человека, не пропущенного в пункте назначения после того, как было установлено, что у него нет права на въезд, если только этот человек до своего вылета не находился в прямом транзите на государственной территории этой Договаривающейся Стороны. Договаривающиеся Стороны не направляют такого человека обратно в страну, где ранее было установлено, что у него нет права на въезд.

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку человека, не пропущенного в страну как не имеющего права на въезд, чтобы установить, может ли он быть принят в этом государстве, или принять меры по его дальнейшей перевозке, удалению или выдворению в государство, чьё гражданство он имеет или в котором он может быть принят по каким-либо другим причинам. В том случае, если человек, в отношении которого было установлено, что он не имеет права на въезд, потерял или уничтожил свои проездные документы, Договаривающаяся Сторона будет признавать вместо них документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилёта, выданный властями той Договаривающейся Стороны, где было установлено, что этот человек не имеет права на въезд.

Статья 14 Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через государственную территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощённому контролю, если иное не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 15 Обмен мнениями

По мере необходимости между Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон проводится обмен мнениями для достижения тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, касающимся применения данного Соглашения.

Статья 16 Консультации

Для обсуждения изменений данного Соглашения или Таблицы маршрутов или вопросов толкования каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время ходатайствовать о проведении консультаций. Это же распространяется на обсуждение применимости данного Соглашения, если по мнению одной Договаривающейся Стороны обмен мнениями согласно Статье 15 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев после получения другой Договаривающейся Стороной ходатайства.

Статья 17 Урегулирование споров

(1) Если не удаётся уладить разногласие в отношении толкования или применения данного Соглашения согласно Статье 16, то этот спор передаётся по требованию одной Договаривающейся Стороны в третейский суд.

(2) Третейский суд может быть образован в каждом конкретном случае следующим образом: каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, а оба этих члена договариваются о председателе суда, который должен быть гражданином третьего государства и назначаться Договаривающимися Сторонами. Члены третейского суда назначаются в течение двух месяцев, а его председатель - в течение трёх месяцев после того, как одна Договаривающаяся Сторона уведомила другую Договаривающуюся Сторону о своём намерении передать спор в третейский суд.

(3) При несоблюдении сроков, указанных в пункте 2 данной Статьи, каждая Договаривающаяся Сторона вправе в случае отсутствия иной договорённости обратиться к Президенту Совета Международной

организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином одной из Договаривающихся Сторон или если он по другим причинам не может провести назначение, то это должен будет сделать замещающий его Вице-президент.

(4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Его решения обязательны для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несёт расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей в третейском процессе; расходы по содержанию председателя, а также иные расходы поровну несут обе Договаривающиеся Стороны. В остальных вопросах третейский суд устанавливает свои правила процедуры.

Статья 18

Многосторонние конвенции

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции по воздушному сообщению, принятой Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции имеют преимущественную силу. Обсуждения того, насколько многосторонняя конвенция прекратит действие, заменит, изменит или дополнит данное Соглашение, проводятся согласно Статье 16 данного Соглашения.

Статья 19

Регистрация в Международной организации
гражданской авиации

Данное Соглашение, любое его изменение и любой обмен нотами согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения направляются для регистрации в Международную организацию гражданской авиации.

Статья 20

Прежние Соглашения

Со вступлением в силу данного Соглашения утрачивает силу Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года в отношениях между Федеративной Республикой Германия и Республикой Узбекистан.

Статья 21

Вступление в силу, срок действия

(1) Данное Соглашение вступает в силу через один месяц после того дня, когда обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга обменом нотами о том, что ими выполнены необходимые внутригосударственные процедуры для вступления в силу данного Соглашения.

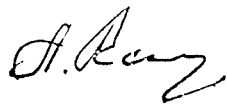
(2) Данное Соглашение заключается на неопределённый срок.

Статья 22
Денонсация

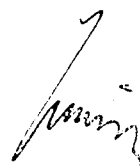
Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие данного Соглашения; такое уведомление о денонсации должно быть одновременно направлено Международной организации гражданской авиации. В таком случае Соглашение утратит силу через двенадцать месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если денонсация не будет отменена по договорённости до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения денонсации другой Договаривающейся Стороной уведомление должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в Бонне, 16 ноября 1995 года в двух подлинных экземплярах, каждый на узбекском, немецком и русском языках, причём все тексты имеют силу. В случае различного толкования узбекского и немецкого текстов решающим является текст на русском языке.

За Правительство
Республики Узбекистан



За Правительство
Федеративной Республики
Германия



Приложение 5

Таблица маршрутовI. Маршруты, которые могут эксплуатироваться предприятиями, назначенными Правительством Федеративной Республики Германия

Пункты на государственной территории Федеративной Республики Германия	Пункты промежуточных посадок	Пункты на государственной территории Республики Узбекистан	Пункты за пределами
Неограниченно	Неограниченно	Два пункта по выбору	Неограниченно

II. Маршруты, которые могут эксплуатироваться предприятиями, назначенными Правительством Республики Узбекистан

Пункты на государственной территории Республики Узбекистан	Пункты промежуточных посадок	Пункты на государственной территории Федеративной Республики Германия	Пункты за пределами
Неограниченно	Неограниченно	Два пункта по выбору	Неограниченно

III. Назначенное предприятие может, если оно это пожелает, опустить на избранном им маршруте один или несколько пунктов, при условии, что исходный пункт этого маршрута расположен на государственной территории той Договаривающейся Стороны, которая назначила данное предприятие.

IV. Назначенным предприятиям разрешено свободно выбирать пункты на государственной территории другой Договаривающейся Стороны, а также промежуточные пункты посадки и пункты за пределами. Одни выбранные пункты можно заменять другими.