

**No. 35287**

---

**Germany  
and  
United Arab Emirates**

**Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the United Arab Emirates. Abu Dhabi, 2 March 1994**

**Entry into force:** *24 March 1997 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 18*

**Authentic texts:** *Arabic, English and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 23 November 1998*

---

**Allemagne  
et  
Émirats arabes unis**

**Accord relatif au transport aérien entre la République fédérale d'Allemagne et les Émirats arabes unis. Abou Dhabi, 2 mars 1994**

**Entrée en vigueur :** *24 mars 1997 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 18*

**Textes authentiques :** *arabe, anglais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Allemagne, 23 novembre 1998*

المادة (١٩)

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابيا في أي وقت بانتهاء هذه الاتفاقية ، على أن يتم ابلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحب إخطار الانتهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعه مفي أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار .

وقعت هذه الاتفاقية في مدينة ابوظبي

بتاريخ ٢٠ رمضان ١٤١٤هـ الموافق ٢ مارس ١٩٩٤م

وحررت من نسختين أصليتين باللغات الألمانية والعربية والإنجليزية ولها جميعا قوة السند الأصلي - وفي حالة اختلاف التفسير بين النسخين العربي والألماني فإن النص باللغة الإنجليزية هو المعتمد .

عن /  
دولة الإمارات العربية المتحدة

عن /  
جمهورية ألمانيا الاتحادية

**المادة (١٦)**

**المعاملة متعددة الأطراف**

إذا ما وافق الطرفان المتعاقدان على معاهدة نقل جوي متعددة الأطراف ودخلت هذه حيز التنفيذ ، أميحت الأولوية لأحكام هذه المعاهدة .

**المادة (١٧)**

**التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني**

تبلغ هذه الإتفاقية وأي تعديل عليها إلى المنظمة الدولية للطيران المدني لتسجيلها .

**المادة (١٨)**

**التعديل على الإتفاقية**

يتم التصديق على هذه الإتفاقية وتصبح سارية المفعول بعد شهر واحد من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها .

## المادة (10)

### تسوية المنازعات

- ١- إذا نشأ أي خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ولم تتم تسويته طبقاً لأحكام المادة (١٤) من هذه الاتفاقية ، يجب إحالته بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم .
- ٢- تتألف هيئة التحكيم على النحو التالي :
  - على كل طرف متعاقد أن يعين عضواً واحداً ، ويتفق هذان العضوان على اختيار أحد رعائيا دولة ثالثة رئيساً لهما على أن يتم تعيينه من قبل حكومتي الطرفين المتعاقدين . ويجب أن يتم تعيين هذين العضوين خلال فترة شهرين وأن يتم تعيين الرئيس خلال فترة ثلاثة أشهر من تاريخ اخطار أي من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر برغبة في إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم .
  - ٣- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ، في حالة عدم مراعاة الفترات الزمنية المحددة في الفقرة (٢) أعلاه وفي غياب أية إجراءات أخرى مناسبة ، دعوة رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني للقيام بالتعيينات اللازمة . وإذا كان الرئيس من رعائيا أحد الطرفين المتعاقدين أو إذا حيل بينه وبين تادية هذه المهمة ، فيجب على نائب الرئيس أن يقوم بالتعيينات اللازمة .
  - ٤- تصدر هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات وتكون ملزمة للطرفين المتعاقدين . ويتحمل كل طرف متعاقد نفقات عضوه وتمثيله في الدعوى أمام هذه الهيئة ، وأما نفقات الرئيس والنفقات الأخرى فيتحملها الطرفان المتعاقدان مناصفة بينهما . وفي جميع الأحوال الأخرى فإنه يتعين على هيئة التحكيم تحديد إجراءاتها .

**المادة (1E).**

**تبادل الآراء والمشاورات**

- ١- تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين عند الضرورة بالتشاور وتبادل الآراء فيما بينها لضمان تعاون وثيق والاتفاق على كافة الأمور المتعلقة بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية .
- ٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بغرض مناقشة التعديلات على هذه الاتفاقية وجدول الطرق واية استفسارات تتعلق بتفسير بنودها. وينطبق ذلك أيضا على المساحات الخاصة بتطبيق هذه الاتفاقية وذلك اذا ما اعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أن تبادل وجهات النظر حول المعنى الوارد في الفقرة (١) أعلاه لم يسفر عن نتائج مرضية. وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة شهرين من تاريخ تسلم هذا الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

- ١٢ / ٢ -

٥- في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أعمال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطائمتها وقد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين ان يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لانتهاء مثل تلك العادشة أو التهديد بحدوثها بسرعة وامان .

٦- اذا واجه احد الطرفين المتعاقدين مشاكل تتعلق بأحكام امن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة ، فانه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ان تطلب اجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول. وفي حالة عدم التوصل الى اتفاق سرش خلال (٣٠) يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب لسوف يترتب على ذلك تجميد أو إلغاء أو تحديد أو فرض شروط على تراخيص التشغيل الممنوحة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول. ويجوز لأي طرف متعاقد عند الضرورة اتخاذ اجراء مؤقت قبل انتهاء فترة الثلاثين يوما .

#### المادة (١٢)

##### مراقبة الوثائق والصحة

١- يسمح الطرف المتعاقد الآخر ببناء على طلب اي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي التي تمارس حقوق النقل الجوي في كلا البلدين باتخاذ الإجراءات للتأكد من انها تلت فقط الركاب الذين لديهم الوثائق المطلوبة للدخول الى أو عبور الدولة مقدمة الطلب .

٢- على كل طرف متعاقد قبول اي شخص تتم اعادته من النقطة التي نزل فيها ولم يسمح له بدخولها ووضع تحت الملاحظة اذا ثبت بان هذا الشخص سبق وأن اقام في اقليم هذا الطرف قبل المغادرة، ولا يشمل ذلك المسافرين في حالة العبور المباشر (الترانزيت) . ولا يحق لأي طرف متعاقد اعادة هذا الشخص الى البلد الذي لم يسمح له بدخوله اولا .

٣- ان هذا الشرط لا يقصد به منح السلطات العامة من مراقبة اي شخص معاد مراقبة دقيقة لتقرير مدى امكانية قبوله في الدولة أو لعمل ترتيبات تنفيره وابعاده أو ترحيله الى بلده الاقليمي أو اي بلد آخر يقبل به .وفي حالة وجود شخص غير مسموح له بالدخول ولقد أو اتلف وذاق سفره ، فيجب على كل طرف متعاقد ان يقبل بدلا منها اية وذاق تصادق على ظروف مغادرته ووصله والتي تصدرها السلطات العامة لي الطرف المتعاقد الذي لم يسمح لهذا الشخص بدخول اراضيه .

المادة (١٢)

أمن الطيران

- ١- تمثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد جميع أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الإتفاقية . ودون تقييد لمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقا لاحكام المعاهدة الخاصة بالجراسم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م ، ومعاهدة قمع الافعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م .
- ٢- يقوم الطرفان المتعاقدان ، عند الطلب ، بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والافعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- ٣- يجب على الطرفين المتعاقدين ، في علاقاتهما المتبادلة ، مراعاة احكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك الى المدى الذي تنطبق فيه هذه الاحكام عليهما . وأن يطلب الطرفان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مزار أعمالهم الرئيسية أو اقامتهم الدائمة في اقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في اقليميهما العمل طبقا لاحكام أمن الطيران المذكورة .
- ٤- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على مراعاة احكام أمن الطيران التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر لمدخول الى اقليمه والتأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والبضائع وخزير الطائرة قبل وأثناء التعميل أو الصعود . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ اجراءات امنية خاصة لمواجهة تهديد معين .

يتبع>>

## المادة (١٠)

### التعرفات

- ١- تخضع التعرفات التي تصدر لنقل الركاب والبضائع على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الإتفاقية لموافقة سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الذي تطبق هذه التعرفات في اقليمه مع الأخذ بعين الاعتبار تكلفة التشغيل والربح المعقول وحالات المنافسة السائدة وحالة السوق وكذلك مصالح مستخدمي خطوط النقل .
- ٢- يجب تقديم التعرفات من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة الى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين والمشار إليها في الفقرة (١) اعلاه لاعتمادها وذلك قبل السومد المقترح لبدء العمل بها بشهر واحد على الأقل .
- ٣- وفي حالة عدم موافقة سلطات الطيران على تعرفة تقدم لها لاعتمادها طبقاً للفقرة (٢) اعلاه ، يجب عليها اشعار مؤسسة النقل الجوي المعنية خلال (٢١) يوماً من تاريخ تقديم التعرفة . وفي هذه الحالة ، لا تطبق هذه التعرفة . وتظل التعرفة المحددة حتى ذلك الوقت والتي كانت ستستبدل بتعرفة جديدة سارية المفعول .

## المادة (١١)

### النشاطات التجارية

- ١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، على اساس المعاملة بالممثل ، الحق في تخميص مكاتب وموظفين اداريين ، وتجاريين ، وفنيين في اقليمه حسب ما تقتضيه حاجة مؤسسة النقل الجوي المعنية .
- ٢- يجب ان يكون تأسيس المكاتب وتشغيل الموظفين والمشار اليهما في الفقرة (١) اعلاه وفقا لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الاخر والخاصة بدخول الاجانب وانمايتهم في اقليم هذا الطرف .
- ٣- يمنح كل طرف متعاقد اية مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر ، وعلى اساس المعاملة بالممثل ، الحق في ان تقوم بنفسها بانهاء اجراءات المغادرة للمسافرين والامتعة والبضائع والبريد لصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية او مؤسسات النقل الجوي الاخرى التابعة للطرف المتعاقد الآخر . ولا يشمل هذا الحق خدمات المناولة الارضية التي هي حق مكتسب لادارة تشغيل المطار .
- ٤- يمنح كل طرف متعاقد ، وطبقاً للقوانين الوطنية ، اية مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في بيع خدمات النقل مباشرة من خلال مكاتب مبيعاتها وعلى وشائق ومستندات النقل الخاصة بها او بواسطة وكلاء في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى أي عميل وبأية عملة حرة قابلة للتحويل .



**المادة (٩)**

**تبادل معلومات التشغيل والإحصاءات**

١- على مؤسسات النقل الجوي المعينة أن تخطر سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بنوعية الخدمات الجوية وطراز الطائرات التي سيتم استخدامها وجدول الرحلات وذلك قبل البدء في تسيير الخطوط الجوية على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية بشهر واحد على الأقل . ويجب تطبيق ذلك على أية تعديلات لاحقة .

٢- تزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، بناء على طلبها ، بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها المتعلقة بمؤسسات النقل الجوي المعينة والتي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة التي تقلها أية مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الأول على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية . ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة المنقولة وكذا منبع هذه الحركة وجهتها المتعمدة .

## المادة (أ)

### المصادر، التم تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليهما

- ١- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط الجوية على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية.
- ٢- على أية مؤسسة نقل جوي معينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تراعي مصالح أية مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط الجوية التي تشغيلها مؤسسة النقل الجوي الأخرى على نفس الطرق كلها أو جزء منها .
- ٢- يجب أن يكون الهدف الرئيسي عند تشغيل الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية هو توفير حمولة تتناسب مع احتياجات الحركة المتوقعة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنت مؤسسة النقل الجوي . ويحق لهذه المؤسسة نقل الحركة بين نقاط واردة في طريق محدد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية ونقاط في إقليم دول أخرى مع مراعاة التطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي وذلك بطريقة تقتضي بأن تتناسب الحمولة مع :-
  - (أ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عيّنت المؤسسة .
  - (ب) احتياجات الحركة في المناطق التي تمر خلالها الخطوط الجوية وذلك بعد مراعاة خطوط النقل الجوي المحلية والإقليمية .
  - (ج) متطلبات التشغيل الاقتصادي للخطوط الجوية العابرة .
- ٤- وحتى يتم تحقيق معاملة عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجوي المعينة ، يشترط موافقة سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين على عدد الخطوط وطراز الطائرات التي سيتم استخدامها والسعة بالإضافة إلى جداول الرحلات . وتكون هذه الإجراءات سارية المفعول في حالة حدوث أي تغيير بشأن الخطوط الجوية المتعلق عليها .
- ٥- على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بذل مساعيها عند الضرورة للتوصل إلى إجراءات منصفة فيما يخص السعة وعدد الرحلات .

**المادة (v)**

**تحويل فائض الإيرادات**

- ١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر الى مكتبها الرئيسي وبدون أية قيود للإيرادات التي تحققها خطوط النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، ويتم التحويل بعملات كلا الطرفين المتعاقدين وعلى اساس اسعار الصرف الرسمية .
- ٢- اذا فرض احد الطرفين المتعاقدين أية قيود على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، كان لهذا الطرف الحق في فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاوّل .

المادة (٦)

الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب

- ١- تعفى من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب التي تدفع مقابل استيراد أو تمديد أو عبور البضائع طائفة مؤسسة النقل الجوي المعينة من أي طرف متعاقد عند دخولها أو مغادرتها أو عبورها إقليم الطرف المتعاقد الآخر . وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة وخزين الطائفة . وينطبق هذا أيضا على البضائع التي على متن الطائفة والتي يتم استهلاكها أثناء عبور الطائفة إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٢- تعفى من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة كميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائفة وقطع الغيار والمعدات المعتادة المستوردة مؤقتا إلى إقليم كل طرف متعاقد ليتم تركيبها حال دخولها أو بعد تخزينها أو أخذها بشكل آخر على طائفة مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر أو عند إعادة تمديدها من إقليم الطرف المتعاقد الأول . وتعفى كذلك من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه سواد الدعاية ووثائق النقل المستوردة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر والخامه بآلية مؤسسة نقل جوي معينة من أي طرف متعاقد .
- ٣- تعفى من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه ومن أية رسوم استهلاكية خاصة (لها علاقة بالوقود وزيوت التشحيم ) كميات الوقود وزيوت التشحيم التي تمون بها طائفة مؤسسة النقل الجوي المعينة من أي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمستخدمه في خطوط هوية دولية .
- ٤- يجوز لكل طرف متعاقد وضع المواد المشار إليها في الفقرات من (١) إلى (٣) تحت اشراف السلطات الجمركية .
- ٥- يجب أن لا تخضع المواد المشار إليها في الفقرات من (١) إلى (٣) والمعدة من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب إلى أي حظر أو قيد اقتصادي قد يطبق على استيرادها أو تمديدها أو عبورها .

**المادة (0)**

**فرض الرسوم**

الرسوم المفروضة في إقليم اي من الطرفين المتعاقدين على طائرة مؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى - يجب أن لا تكون أعلى من الرسوم التي تدفع من قبل طائرته الوطنية المشغلة في خطوط جوية دولية مماثلة .

#### المادة (٤)

##### الغاء أو تحديد تراخيص التشغيل

- ١- يجوز لأي طرف متعاقد أن يلغى أو يحدد ، عن طريق فرض الشروط ، ترخيص التشغيل الممنوح طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٣) من هذه الاتفاقية وذلك في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي المعنية في اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق أو في حالة عدم تقيدها بأحكام هذه الاتفاقية أو الإبقاء بالالتزامات المترتبة عليها . وما لم يكن الوقت الفوري أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وتويع مخالفات جديدة للقوانين أو اللوائح ، فلا يجوز لأي طرف متعاقد ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور طبقاً لما ورد في المادة (١٤) من هذه الاتفاقية .
- ٢ - يحق لأي طرف متعاقد أن يستبدل ، بعد إخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابياً وبشرط التقييد بأحكام المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبله بمؤسسة نقل جوي أخرى . ويكون لمؤسسة النقل الجوي المعنية حديثاً نفس الحقوق وعليها نفس الالتزامات التي كانت لمؤسسة النقل الجوي التي تم استبدالها .

المادة (٢)

تعيين مؤسسات النقل الجوي وتشغيل الخطوط الجوية

١- يجوز البدء في أي وقت بتشغيل الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية بشرط:-

(أ) أن الطرف المتعاقد الذي منحت له الحقوق المحددة في الفقرة (١) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية قد قام كتابةً بتعيين مؤسسة أو عدة مؤسسات للنقل الجوي .

(ب) وأن الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق قد أعطى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الترخيص للبدء في تشغيل الخطوط الجوية .

٢- على الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق أن يصدر بدون تأخير الترخيص المذكور لتشغيل الخطوط الجوية الدولية مع مراعاة أحكام الفقرة (٣) أدناه وأحكام المادة (٩) من هذه الاتفاقية .

٣- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها هذه السلطات بضرورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتي تكون متفقة مع أحكام المعاهدة .

المادة (٢)

منح حقوق النقل

- ١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بفرض تشغيل خطوط جوية دولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) أدناه :-
  - أ) الحق في عبور اقليمه دون الهبوط فيه .
  - ب) الحق في الهبوط في اقليمه لافراض غير تجارية .
  - ج) الحق في الهبوط في اقليمه في النقاط المسماة على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (٢) أدناه وذلك لغرض اخذ او انزال ركاب و بريد وبضائع على اسس تجارية ( على حدة او مجمعة ) .
- ٢- ان الطرق التي يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة عليها سوف تحدد في جدول الطرق الذي سيتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين ويتم التاكيد عليه فيما بعد من خلال تبادل المذكرات .
- ٣- ليس في نص الفقرة (١) اعلاه ما يفرض مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع و بريد نظير اجسر او مكافأة من اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى داخل اقليم ذلك الطرف (النقل الجوي المقصور على الطائرات الوطنية) .



لما كانت جمهورية ألمانيا الاتحادية و دولة الامارات العربية المتحدة طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ م .

ورغبة منهما في عقد اتفاق بغرض انشاء وتشغيل خطوط جوية بين القليميها وما وراءهما ،  
فقد اتفقتا على ما يأتي :-

#### المادة (١)

##### تعاريف

١- في تطبيق هذه الاتفاقية يقدم بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(١) \* المعاهدة \* : تعني معاهدة ٧ ديسمبر ١٩٤٤م الخاصة بالطيران المدني الدولي بما في ذلك اي ملحق معتمد طبقا للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة واي تعديل للملاحق او المعاهدة يتم طبقا للمادتين (٩٠) و (٩٤) منهما طالما ان هذه الملاحق والتعديلات قد اصيحت نافذة المفعول او صدق عليها الطرفان المتعاقدان .

(ب) \* سلطات الطيران \* : تعني بالنسبة لجمهورية ألمانيا الاتحادية وزير النقل الاتحادي ، وبالنسبة لدولة الامارات العربية المتحدة وزير المواصلات ، او في كلتا الحالتين اي شخص او هيئة يعهد اليها القيام بالمهام التي تمارسها السلطات المذكورة .

(ج) \* مؤسسة النقل الجوي المعينة \* : تعني اية مؤسسة نقل جوي يعينها الطرف المتعاقد الأول ويتم اخطار الطرف المتعاقد الاخر بها كتابيا طبقا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية لتكون مؤسسة النقل الجوي التي ستقوم بتشغيل خطوط جوية دولية على الطرق المحددة طبقا للفقرة (٢) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية .

(د) \* التعرفة \* : تعني الاسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك اجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الاخرى ولا يدخل في ذلك مقابل وشروط نقل البريد .

٢- \* الاقليم \* و \* خط جوي \* و \* خط جوي دولي \* و \* الهبوط لانغراض غير تجارية \* تكون لها بموجب هذه الاتفاقية نفس المعاني المحددة لها في المادتين (٢) و (٩٦) من المعاهدة وتعديلاتها .

[ ARABIC TEXT — TEXTE ARABE ]

اتفاقية

النقل الجوي

بين

جمهورية ألمانيا الاتحادية

و

دولة الإمارات العربية المتحدة

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE UNITED ARAB EMIRATES

The Federal Republic of Germany and the United Arab Emirates,  
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 initiation and operation of air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

(1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

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

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany,

the Federal Minister of Transport; in the case of the United Arab Emirates, the Minister of Communications; or in both cases any other person or body authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

c) The term "designated airline" means any airline that one 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;

d) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purpose of the present Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention as amended at present or in future.

*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 over the routes specified in accordance with paragraph 2 below,

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to land in its territory for non-traffic purposes and
- c) The right 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, mail and cargo on a commercial basis in combination or separately.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international scheduled air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon by the aeronautical authorities and confirmed later on through an exchange of notes.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party (cabotage).

#### *Article 3. Designation of Airlines and Initiation of Air Services*

(1) The operation of 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) The aeronautical authorities of either Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in accordance with the provisions of the Convention.

#### *Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization*

(1) Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Either Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 14 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Either Contracting Party shall have the right to replace, by written communication to the other Contracting Party and subject to the provisions of Article 3 of this Agreement,

an airline it has designated by 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 5. Imposition of Charges*

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a 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 a 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 a 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 (in relation to fuel and lubricants).

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

(5) Goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above which are exempt from customs duties or other charges shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

*Article 7. Transfer of Earnings*

(1) Each Contracting Party shall grant to an airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office freely and without restrictions, in the currencies of the Contracting Parties and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

(2) If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

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

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

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

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

a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;

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

c) The requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment to the designated airlines, 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. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

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

*Article 9. Communication of Operating Information and Statistics*

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(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 sta-

tistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

*Article 10. Tariffs*

(1) The tariffs to be charged for passengers and cargo 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 from whose territory they are to be applied. They should take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users.

(2) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities referred to in paragraph 1 above for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(3) If the aeronautical authorities do not consent to a tariff submitted for their approval in accordance with paragraph 2 above, they shall inform their airline concerned within 21 days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

*Article 11. Commercial Activities*

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to a 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.

(3) Each Contracting Party shall consider, on a reciprocal basis, to 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 airside ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party shall, in accordance with the national laws, 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 Security*

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the 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, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(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 unlawful acts 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) 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 on International Civil Aviation where 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.

(4) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give favourable consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(6) 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 thirty (30) days of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by an emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the thirty (30) days.



*Article 13. Control of Documents and Immigration*

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the documents required for entry into or transit through the requesting State 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 the 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 and Consultations*

(1) 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.

(2) Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of paragraph 1 above has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

*Article 15. Settlement of Disputes*

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 14 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

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

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President

of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President deputizing for him should make the necessary appointments.

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

*Article 16. Multilateral Convention*

In the event of a multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail.

*Article 17. Registration with the International Civil Aviation Organization*

This Agreement and any amendment thereof shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

*Article 18. Ratification*

This Agreement shall be ratified and shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

*Article 19. Termination*

Either Contracting Party may at any time give written notice of termination of 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 before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement 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 Abu Dhabi on 2 March 1994 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Arabic texts, the English text shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:

UWE SCHRAMM

For the United Arab Emirates:

MATAR HUMAID AL-TAYER

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

## Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Arabischen Emiraten

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Vereinigten Arabischen Emirate –

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

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung und zum 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 Abkommen vom 7. Dezember 1944 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 beiden Vertragsparteien ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Vereinigten Arabischen Emirate den Minister für Kommunikationswesen oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ ein 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;
- d) „Tarif“ die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise angewendet werden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und andere Hilfsdienste, aber ausschließlich der Bezahlung und der Bedingungen für die Beförderung von Post.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens in der jeweils gültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

## **Artikel 2**

### **Gewährung von Verkehrsrechten**

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen;
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gemeinsam oder getrennt gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der zwischen den Luftfahrtbehörden vereinbart und später durch Notenwechsel bestätigt wird.

(3) Absatz 1 ist nicht so auszulegen, als berechtige er das Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Fracht und Post aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist (Kabotage).

## **Artikel 3**

### **Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen und Aufnahme des Fluglinienverkehrs**

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs 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 sind, 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) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die diese Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

## **Artikel 4**

### **Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung**

(1) 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. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach Konsultationen gemäß Artikel 14 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei nach Maßgabe des Artikels 3 ein von ihr

bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### **Artikel 5**

##### **Gebührenerhebung**

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines 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 eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben sowie von etwaigen anderen besonderen Verbrauchsabgaben (im Hinblick auf Treibstoffe und Schmieröle).

(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.

#### **Artikel 7**

##### **Überweisung von Einkünften**

(1) Jede Vertragspartei gewährt einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in den Währungen der Vertragsparteien zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

(2) Erlegt eine Vertragspartei der Überweisung der Gewinnüberschüsse der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Beschränkungen auf, so hat diese das Recht, den bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

#### **Artikel 8**

##### **Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs**

(1) Den 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 das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, 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, die das 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 der bezeichneten Unternehmen zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Diese Anforderung soll auch bei einer Änderung des vereinbarten Linienverkehrs erfüllt werden.

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

#### **Artikel 9**

##### **Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken**

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

(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, um das von einem 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 auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, bedürfen der

Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, von deren Hoheitsgebiet aus sie angewendet werden sollen. Sie sollen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden der in Absatz 1 genannten Luftfahrtbehörde von den bezeichneten Unternehmen spätestens einen Monat vor ihrer in Aussicht genommenen Anwendung zur Genehmigung vorgelegt.

(3) Ist die Luftfahrtbehörde mit einem ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betreffende Unternehmen innerhalb von 21 Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Dieser 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.

(3) Jede Vertragspartei erwägt, 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 zu gewähren. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt entsprechend ihren innerstaatlichen Gesetzen 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, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokio 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 und der am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen 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) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden, 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.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich einverstanden, die Sicherheitsvorschriften der anderen Vertragspartei für den Einflug in deren Hoheitsgebiet einzuhalten und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen zu ergreifen. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Werden eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs oder sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzung, Luftfahrzeug, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Vorfalles oder einer solchen Bedrohung.

(6) 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 von dreißig Tagen nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuhalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der dreißig Tage vorläufige Maßnahmen treffen.

### Artikel 13

#### Kontrolle der Dokumente und Einreise

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den 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 Dokumenten 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 und Konsultationen**

(1) 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.

(2) 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 Absatz 1 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

#### **Artikel 15**

##### **Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 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 16**

##### **Mehrseitiges Übereinkommen**

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor.

#### **Artikel 17**

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

Dieses Abkommen und jede seiner Änderungen werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

#### **Artikel 18**

##### **Ratifikation**

Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; es tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

**Artikel 19**  
**Kündigung**

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation übermittelt. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft; es sei denn, die Kündigung wird einvernehmlich vor Ablauf dieses Zeitraums zurückgezogen. Erfolgt keine Eingangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Kündigung vierzehn Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Geschehen zu Abu Dhabi am 2. März 1994 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des arabischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
For the Federal Republic of Germany  
Uwe Schramm

Für die Vereinigten Arabischen Emirate  
For the United Arab Emirates  
Metar Humaid Al-Tajer

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LES ÉMIRATS ARABES UNIS

La République fédérale d'Allemagne et les Émirats arabes unis,

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 en vue de l'établissement et de l'exploitation de services de transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte:

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 l'article 90 de ladite Convention et de toutes modifications apportées aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports; dans le cas des Émirats arabes unis, le Ministre des communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transports aériens que l'une ou l'autre des Parties contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 dudit Accord.

d) L'expression "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers et de marchandises et les conditions dans lesquelles ce prix est appliqué, y compris les prix et conditions applicables aux services d'agents et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions afférentes au transport du courrier.

2. Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux" et "escale non commerciale" ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention, telle qu'elle pourra être modifiée.

*Article 2. Octroi de droits*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, le droit:

- a) De survoler son territoire sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur son territoire; et
- c) D'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur une base commerciale, ensemble ou séparément.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont spécifiées dans un tableau des routes qui sera convenu entre les autorités aéronautiques et confirmé ultérieurement par échange de notes.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censé conférer à une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location à un autre point du territoire de cette Partie contractante (cabotage).

#### *Article 3. Désignation des entreprises et inauguration des services aériens*

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être inaugurés à tout moment, sous réserve que:

- a) La Partie contractante à laquelle ont été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises; et que
- b) La Partie contractante ayant accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à exploiter les services aériens.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article ainsi que de l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante ayant accordé ces droits délivre sans tarder le permis d'exploitation des services aériens internationaux.

3. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

#### *Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation*

1. Si une entreprise désignée ne se conforme pas aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Les Parties contractantes n'exercent ce droit qu'après les consultations prévues à l'article 14 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes a le droit de remplacer, par communication écrite à l'autre Partie contractante et sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent Accord, l'entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée a les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

#### *Article 5. Redevances*

Les droits perçus sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes au titre de l'utilisation des aéroports et aides à la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont perçus des aéronefs d'une entreprise nationale assurant des services aériens internationaux semblables.

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

1. Les aéronefs exploités par une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, le quitte ou le survole ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord sont exonérés des droits de douane et autres droits perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cette exonération s'applique également aux articles se trouvant à bord qui sont consommés pendant le survol du territoire de cette autre Partie.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord temporaires importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour y être installés immédiatement ou après entreposage ou embarqués sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou devant être réexportés sur le territoire de cette dernière sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article. Le matériel publicitaire et documents de transport d'une entreprise désignée par une Partie contractante sont également exonérés, lors de leur importation sur le territoire de l'autre Partie, des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants et lubrifiants embarqués sur les aéronefs exploités en service international d'une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article ainsi que de toutes autres taxes spéciales à la consommation (dans le cas du carburant et des lubrifiants).

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut conserver les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous surveillance douanière.

5. Lorsqu'il n'est pas perçu de droits de douane ou autres droits sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

*Article 7. Transfert des bénéfices*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit de transférer à son siège, librement et sans restriction, dans les monnaies des Parties contractantes et au taux de change officiel, les bénéfices tirés de la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses par les entreprises désignées de l'autre Partie, cette dernière aura le droit d'imposer des restrictions semblables aux entreprises désignées par la première Partie contractante.

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

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde:

a) À la demande de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) À la demande de services de transport dans les régions que traversent les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Aux exigences d'une exploitation économique des services sur les routes directes.

4. Afin de garantir un traitement équitable et égal à toutes les entreprises désignées, la fréquence des services, la capacité des aéronefs à utiliser ainsi que les horaires de vol sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Il en va de même si un changement quelconque est apporté aux services convenus.

5. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

*Article 9. Échange d'informations et de statistiques*

1. Chacune des entreprises désignées communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de services devant être assurés, les types d'aéronefs devant être utilisés et les horaires des vols, et elles leur notifient immédiatement toute modification de courte durée. La même procédure s'applique aux modifications ultérieures.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres fournies par les entreprises désignées qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour évaluer la capacité offerte par une entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Lesdites données comprennent toutes les informations requises pour déterminer le volume des services assurés et les points d'origine et de destination desdits services.

*Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs à percevoir pour le transport de passagers et de marchandises sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante à partir de laquelle ils doivent être appliqués. Ils tiennent compte des frais d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des tarifs pratiqués par les entreprises concurrentes et ceux pratiqués sur le marché ainsi que des intérêts des usagers des services de transport.

2. Les entreprises désignées soumettent les tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques visées au paragraphe 1 du présent article au moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

3. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas le tarif qui leur a été présenté conformément au paragraphe 2 du présent article, elles en informent l'entreprise intéressée dans les 21 jours suivant la date de présentation du tarif. En pareil cas, ce tarif n'est pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors devant être remplacé par le nouveau tarif demeure en vigueur.

*Article 11. Activités commerciales*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont elle a besoin.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante intéressée, et notamment aux lois et règlements touchant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de ladite Partie.

3. Chaque Partie contractante envisage d'accorder, à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'assurer l'enregistrement des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier pour le compte de l'entreprise désignée ou des autres entreprises de l'autre Partie. Ce droit n'englobe pas celui d'assurer les services de maintenance à terre des aéronefs, qui demeurent la prérogative des exploitants des services aéroportuaires.

4. Chacune des Parties contractantes accorde, conformément à la législation nationale, à toute entreprise désignée par l'autre Partie le droit de vendre ses services de transport ou ses propres documents de transport directement par ses propres bureaux de vente et par l'entremise de ses agents sur le territoire de l'autre Partie, à n'importe quel client en n'importe quelle monnaie.

#### *Article 12. Sécurité de l'aviation*

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment 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 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les Annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; ces dernières exigent des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à observer les mesures de sécurité exigées par l'autre Partie pour l'entrée sur son territoire et à adopter les mesures adéquates pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.



5. Lorsqu'il se produit un incident ou que plane la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de ces aéronefs, de ses passagers ou de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante déroge aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander l'ouverture de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. S'il n'est pas possible de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (30) jours suivant la date de cette demande, les permis d'exploitation délivrés à l'entreprise ou aux entreprises de ladite Partie contractante peuvent être retirés, annulés, limités ou assortis de conditions. En cas d'urgence, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut adopter des mesures provisoires avant l'expiration dudit délai de trente (30) jours.

#### *Article 13. Contrôle des documents et immigration*

1. À la demande de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie autorise les entreprises qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à adopter des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers munis des documents de voyage requis pour pénétrer sur le territoire de l'État requérant ou y transiter soient transportés.

2. Chacune des Parties contractantes admet pour examen de sa situation toute personne renvoyée de l'aéroport de débarquement après refoulement si l'intéressé a précédemment séjourné sur son territoire autrement qu'en transit direct avant de s'embarquer. Les Parties contractantes s'abstiennent de renvoyer une telle personne dans le pays dont elle a précédemment été refoulée.

3. Les dispositions du présent article n'empêchent aucunement les autorités publiques d'examiner plus avant la situation d'une personne refoulée pour déterminer si elle peut effectivement être admise sur leur territoire ou d'adopter les dispositions appropriées pour la transférer, la transporter ou l'expulser dans l'État dont elle est ressortissante ou sur le territoire duquel elle peut être admise. Dans le cas où une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, les Parties contractantes acceptent en leur lieu et place un document indiquant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée délivré par les autorités publiques de la Partie contractante dont l'intéressé a été refoulé.

#### *Article 14. Échange de vues et consultations*

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procèdent à des échanges de vues selon que de besoin pour parvenir à une étroite coopération et à un accord concernant toutes les questions liées à l'application du présent Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens du paragraphe 1 du présent article n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites

consultations commencent dans un délai de deux mois suivant la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie contractante.

#### *Article 15. Règlement des différends*

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 14 dudit Accord, les Parties contractantes peuvent convenir de le soumettre à une personne compétente pour médiation. S'il n'intervient pas de règlement, le différend est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Ledit tribunal arbitral est constitué ad hoc comme suit: chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres s'entendent sur le nom d'un ressortissant d'un État tiers, qui sera désigné par les gouvernements des Parties contractantes, et qui présidera le tribunal. Lesdits arbitres sont désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois suivant la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes a informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, faute d'autre arrangement à ce sujet, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Si le Président est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou est autrement empêché de s'acquitter de cette tâche, les désignations requises sont effectuées par le Vice-Président du Conseil, agissant en son nom.

4. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix, et ses décisions lient les Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre ainsi qu'à sa représentation à la procédure arbitrale. Les frais afférents au Président et toutes autres dépenses sont prises à leur charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête sa propre procédure.

#### *Article 16. Conventions multilatérales*

Si une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront.

#### *Article 17. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement y relatif sont communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 18. Ratification*

Le présent Accord sera ratifié et entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

*Article 19 Dénonciation*

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Abou Dhabi le 2 mars 1994 en double exemplaire en langues allemande, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergences d'interprétation entre les textes allemand et arabe, le texte anglais prévaudra.

Pour la République fédérale d'Allemagne:

UWE SCHRAMM

Pour les Émirats arabes unis:

MATAR HUMAID AL-TAYER

