

No. 35115

**Germany
and
Brunei Darussalam**

Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam concerning air transport. Bonn, 7 September 1993

Entry into force: *21 February 1995 by notification, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English, German and Malay*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 10 September 1998*

**Allemagne
et
Brunéi Darussalam**

Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et sa Majesté le Gouvernement du Sultanat et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darnssalam relatif au transport aérien. Bonn, 7 septembre 1993

Entrée en vigueur : *21 février 1995 par notification, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais, allemand et malais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 10 septembre 1998*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF
HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI
DARUSSALAM

The Government of the Federal Republic of Germany

and

The Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei
Darussalam,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago on 7 December 1944,¹

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of
Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of Brunei Darussalam, the Minister
of Communications; or in both cases any other person or agency authorized to perform the
functions incumbent upon the said authorities;

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

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

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

1. United Nations, Treaty Series, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

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

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

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

It also includes:

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

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

Article 2. Grant of Traffic Rights

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

(a) To fly across its territory without landing;

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

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

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

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

Article 3. Designation and Operating Authorization

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

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

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

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

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

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

(5) Either Contracting Party shall have the right to replace, by written communication to the other Contracting Party and subject to the provisions of paragraphs 1 to 4 above, 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 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultation as provided for in Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

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

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

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

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

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

Article 7. Transfer of Earnings

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

Article 8. Principles Governing the Operation of Agreed Services

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

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

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting

Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

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

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

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

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

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

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

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

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

Article 10. Tariffs

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

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

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

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

Article 11. Commercial Activities

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

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall upon request be granted a work permit.

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

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

Article 12. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.⁴

1. United Nations, Treaty Series, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

4. *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

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

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

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

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

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

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

Article 13. Immigration and Control of Travel Documents

(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 travel 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

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

Article 15. Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 14 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 15 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two 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 ap-

pointments. 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 17. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 19. Entry into Force, Duration

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

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

Article 20. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Bonn on 7 September 1993 in duplicate in the German, Malay and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Malay texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

HEINRICH-D. DIECKMANN

WILHELM KNITTEL

For the Government of His Majesty The Sultan

and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam:

ZAKARIA

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung Seiner Majestät des Sultans
und Yang Di-Pertuan von Brunei Darussalam
über den Luftverkehr

Die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland
und

die Regierung Seiner Majestät des Sultans
und Yang Di-Pertuan
von Brunei Darussalam —

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

- a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf Brunei Darussalam 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“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.
Er umfaßt auch
- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Unternehmen der Vertragspartei internationale Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

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

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

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

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

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

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

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

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße

Be gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchführung 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 den unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

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

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

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

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

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

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

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleich-

cher 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 vorauseehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchfliegenden Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

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

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

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

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

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

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

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

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

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

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

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

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird auf Ersuchen eine Arbeitserlaubnis erteilt.

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

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

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1968 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

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

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

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

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

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum

dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuziehen, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 13
Einreise und
Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

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

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

Artikel 14
Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zu-

sammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15
Konsultationen

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

Artikel 16
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

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

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

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen

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

Artikel 17
Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 18
Registrierung
bei der Internationalen
Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 19
Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 20
Kündigung

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

lung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 7. September 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher, malaischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des malaischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Heinrich-D. Dieckmann
Wilhelm Knittel

Für die Regierung Seiner Majestät des Sultans
und Yang Di-Pertuan von Brunei Darussalam

Zakaria

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

**Perjanjian pengangkutan udara
di antara Kerajaan Republik Persekutuan Jerman
dengan Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia
Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan negara Brunei Darussalam**

Perjanjian pengangkutan udara
di antara Kerajaan
Republik Persekutuan Jerman dengan
Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia
Paduka Seri Baginda Sultan
dan Yang Di-Pertuan
Negara Brunei Darussalam

Sebagai pihak-pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang mula ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944,

Dengan maksud hendak membuat Perjanjian berhubung penubuhan dan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara dan selepas wilayah-wilayah masing-masing,

Telah bersetuju seperti berikut:

Perkara 1

Tafsiran

(1) Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika maksudnya berkehendakkan makna yang lain:

- (a) perkataan „Konvensyen“ bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang mula ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944, dan termasuk mana-mana Tambahan yang dipakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen tersebut dan mana-mana Pindaan dari Tambahan-Tambahan atau Konvensyen di bawah Perkara-Perkara 90 dan 94 mengenainya setakat yang Tambahan-Tambahan dan pindaan-pindaan ini telah mula berkuatkuasa atau telahpun disahkan oleh kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian;
- (b) perkataan „pihak-pihak berkuasa aeronautikal“ bermakna bagi Kerajaan Republik Persekutuan Jerman, Menteri Pengangkutan Persekutuan; dan bagi Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan; atau bagi kedua-dua belah pihak sesiapa jua atau ba-

dan yang diberi kuasa untuk menjalankan tugas-tugas yang menjadi tanggungjawab pihak-pihak berkuasa tersebut;

- (c) perkataan „syarikat penerbangan yang ditetapkan“ bermakna sebarang syarikat penerbangan yang salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah ditetapkan secara bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian Yang Satu Lagi menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini sebagai syarikat penerbangan yang akan mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa di luar-naluan yang ditetapkan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini.

(2) Perkataan-perkataan „wilayah“, „perkhidmatan udara“, „perkhidmatan udara antarabangsa“ dan „singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan“ mempunyai, bagi maksud-maksud Perjanjian ini, makna yang masing-masing ditentukan kepadanya di dalam Perkara-Perkara 2 dan 96 daripada Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa seperti yang dipinda sekarang atau di masa akan datang.

(3) Perkataan „tarif“ bermakna harga yang hendak dikenakan bagi pengangkutan antarabangsa (iaitu pengangkutan di antara tempat-tempat di wilayah-wilayah dua negara atau lebih) bagi penumpang-penumpang bagej atau kargo (tidak termasuk meli) dan mengandungi:

- (a) sebarang tarif terus atau jumlah yang hendak dikenakan untuk pengangkutan antarabangsa yang dipasarkan atau dijual sedemikian, termasuk tarif-tarif terus yang dibuat dengan menggunakan tarif-tarif atau tambahan-tambahan lain untuk pengangkutan melalui bahagian-bahagian antarabangsa atau bahagian-bahagian dalam negeri yang menjadi sebahagian dari bahagian antarabangsa tersebut;
- (b) komisen yang hendak dibayar ke atas penjualan-penjualan tiket untuk pengangkutan penumpang-penumpang dan bagej mereka, atau ke atas urusanniaga sepeda-hagi pengangkutan kargo;
- (c) syarat-syarat yang menguasai pengenaan tarif tersebut, atau harga untuk pengangkutan atau pembayaran komisen.
lanya juga termasuk:
- (d) sebarang faedah istimewa yang diberikan yang bersangkutan paut dengan pengangkutan tersebut; dan
- (e) sebarang tarif untuk pengangkutan pada bahagian dalam negeri yang mana dijual sebagai satu tambahan kepada pengangkutan antarabangsa, yang mana adalah tidak diperolehi bagi tujuan perjalanan dalam negeri semata-mata dan yang mana adalah tidak diperolehi dalam tahap yang sama kepada semua syarikat-syarikat pengangkutan antarabangsa dan pengguna-pengguna perkhidmatan mereka.

Perkara 2

Pemberian hak-hak trafik

(1) Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi kepada pihak yang satu lagi untuk tujuan mengendalikannya perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan yang telah ditetapkan hak:

- (a) untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
- (b) untuk mendarat dalam wilayahnya bagi tujuan-tujuan bukan pengangkutan; dan
- (c) untuk mendarat dalam wilayahnya pada tempat-tempat yang tersebut pada taluan-taluan yang ditentukan menurut perenggan 2 di bawah ini demi untuk membawa atau menurunkan penumpang-penumpang, bagej, kargo dan meli atau atas dasar perdagangan.

(2) Laluan-laluan di atas mana syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian akan diberi kuasa untuk mengendalikannya perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa hendaklah ditentukan di dalam sebuah Jadual Laluan melalui pertukaran nota-nota.

(3) Tiada sebarang apapun dalam perenggan 1 di atas boleh dianggap memberi kepada salah Syarikat Penerbangan Yang Ditetapkan bagi mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian hak untuk membawa di dalam wilayah Pihak yang satu lagi penumpang-penumpang, bagej, kargo dan meli yang dibawa kerana upah atau sewa dan ditujukan ke tempat lain di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu (kabotaj).

Perkara 3

Destinasi dan pemberian kuasa pengendalian

(1) Perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa pada laluan yang telah ditetapkan menurut Perkara 2 (2) dari perjanjian ini boleh dimulakan bila-bila masa, dengan syarat bahawa:

- (a) Pihak Yang Mengikat Perjanjian kepada siapa hak-hak yang ditetapkan dalam Perkara 2 (1) dari perjanjian ini dibariskan telah menetapkan sebuah atau beberapa syarikat-syarikat penerbangan secara bertulis; dan

- (b) Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberikan hak-hak ini telah memberikan kuasa kepada syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk memulakan perkhidmatan-perkhidmatan udara.

(2) Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberikan hak-hak ini hendaklah, tertakluk kepada peruntukan perenggan-perenggan 3 dan 4 di bawah ini serta juga Perkara 9 dari Perjanjian ini, memberi tanpa bertangguh pemberian kuasa berkenaan untuk mengendalikannya perkhidmatan udara antarabangsa tersebut.

(3) Salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menghendaki mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk memberikan bukti bahawa ia berkelayakan untuk memenuhi kehendak-kehendak yang ditetapkan di bawah undang-undang dari peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama yang menguasai pengendalian pengangkutan udara antarabangsa.

(4) Salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menahan pelaksanaan hak-hak yang diberikan di bawah Perkara 2 dari Perjanjian ini daripada sebarang syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, jika syarikat penerbangan berkenaan tidak dapat membuktikan atas permintaan bahawa kawalan majoriti dan kuasa berkenaan bagi syarikat penerbangan berkenaan adalah terletak di tangan warganegara-warganegara atau perbadanan-perbadanan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi atau Pihak itu sendiri. Memandangkan tanggungjawab-tanggungjawab menurut undang-undang bagi Persekutuan Republik Jerman terhadap Kesatuan Eropah, bagaimanapun, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hanyalah berhak berbuat demikian, jika sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Persekutuan Republik Jerman itu tidak dapat membuktikan atas permintaan bahawa kawalan majoriti bagi syarikat sedemikian adalah terletak di tangan sebuah negara ahli bagi Kesatuan Eropah atau kepada warganegara-warganegara atau perbadanan-perbadanan bagi negara-negara ahli tersebut, dan kuasa berkesannya adalah terletak di tangan negara sedemikian atau warganegara-warganegara atau perbadanan-perbadannya.

(5) Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai hak untuk menukar, melalui perhubungan secara bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan tertakluk kepada peruntukan perenggan-perenggan 1 hingga 4 di atas, sebuah syarikat penerbangan yang telah ditetapkan oleh sebuah syarikat penerbangan yang lain. Syarikat penerbangan yang baru ditetapkan itu hendaklah mempunyai hak-hak yang sama seperti syarikat penerbangan yang digantinya itu.

Perkara 4

Pembatalan atau had pemberian kuasa pengendalian

Mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh membatalkan, atau menghadkan dengan mengenakan syarat-syarat, pemberian kuasa yang telah diberikan mengikut Perkara 3 (2) dari Perjanjian ini sekiranya sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan gagal memenuhi syarat undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberikan hak-hak atau memenuhi peruntukan-peruntukan dari Perjanjian ini atau memenuhi tanggungjawab-tanggungjawab

yang terbangkit daripadanya. Pembatalan atau had sedemikian hendaklah didahului dengan perundingan sebagaimana yang diperuntukan dalam Perkara 15 dari perjanjian ini, kecuali satu penggantungan pengendalian serta-merta atau penganan bagi syarat-syarat adalah diperlu untuk menggagalkan pertengahan undang-undang atau peraturan-peraturan selanjutnya.

Perkara 5

Tidak beza membeza dalam hal bayaran-bayaran

Bayaran-bayaran yang dikenakan di dalam wilayah salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian bagi penggunaan lapangan-lapangan terbang dan sebarang kemudahan-kemudahan lain oleh pesawat penerbangan bagi mana-mana syarikat penerbangan yang telah ditentukan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hendaklah tidak melebihi daripada bayaran-bayaran yang dikenakan ke atas pesawat penerbangan bagi pesawat penerbangan kebangsaan yang membuat perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang serupa.

Perkara 6

Pengecualian dari duti-duti kastam dan bayaran-bayaran lain

(1) Pesawat terbang yang dikendalikan oleh mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan memasuki, berlepas semula daripada, atau terbang melalui wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, begitu juga bahanbakar, minyak pelincir, alat-alat ganti, peralatan yang selalu digunakan dan barang-barang bekalan pesawat udara di dalam pesawat demikian, hendaklah dikecualikan daripada duti-duti kastam dan bayaran-bayaran lain yang biasa dikenakan dalam hal pembawaan masuk, pengeksportan atau pesinggahan barang-barang. Perkara ini hendaklah juga dikenakan ke atas barang-barang di dalam pesawat terbang yang dimakan semasa dalam penerbangan melalui wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang kedua.

(2) Bahanbakar dan minyak pelincir, alat-alat ganti, peralatan yang selalu digunakan dan barang-barang bekalan pesawat udara di dalam pesawat yang dibawa masuk secara sementara ke dalam wilayah salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian, yang mana akan secara sementara atau selepas penyimpanan digunakan dalam atau sebaliknya dibawa dalam pesawat syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, atau sebaliknya dieksport semula dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama tadi, hendaklah dikecualikan daripada duti-duti kastam dan bayaran-bayaran lain yang dinyatakan dalam perenggan 1 di atas. Barang-barang iktan dan dokumen-dokumen pengangkutan mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian

hendaklah, dalam hal pembawaan masuk ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, juga dikewailkan daripada duti-duti kastam dan bayaran-bayaran lain yang disebutkan dalam perenggan 1 di atas.

(3) Bahanbakar dan minyak pelincir yang dibawa ke dalam pesawat-pesawat mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dari digunakan dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa hendaklah dikewailkan daripada duti-duti kastam dan bayaran-bayaran lain yang disebutkan dalam perenggan 1 di atas, dan juga daripada sebarang bayaran lain khas mengenai penggunaan.

(4) Salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menyimpan barang-barang yang disebutkan dalam perenggan-perenggan 1 hingga 3 di atas di bawah kawalan kastam.

(5) Apabila tidak ada duti-duti kastam atau bayaran-bayaran lain dikenakan ke atas barang-barang yang disebutkan dalam perenggan 1 hingga 3 di atas, barang-barang demikian hendaklah tidak tertakluk kepada sebarang pengharaman atau sekatan ekonomi ke atas pembawaan masuk, pengangkutan atau pangsangahan yang mana sebaliknya boleh dikenakan.

(6) Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, atas dasar timbalbalik, memberikan kelonggaran daripada cukai perolehan atau cukai-cukai tidak langsung yang serupa ka atas barang-barang dan perkhidmatan-perkhidmatan yang diberikan kepada mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan untuk digunakan bagi tujuan-tujuan perdaganganannya. Kelonggaran cukai tersebut bolehlah dalam bentuk pengecualian atau pengembalian wang.

Perkara 7

Pemindahan pendapatan

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi kepada mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk meremit kepada ibu pejabatnya pada bila-bila masa, dalam apa jua carapun, secara bebas dan tanpa sekatan di dalam sebarang malawang yang boleh dipertukarkan secara bebas dan pada kadar pertukaran yang rasmi, pendapatan yang diperolehi melalui penjualan perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.

Perkara 8

Prinsip-prinsip yang menguasai pengendalian bagi perkhidmatan-perkhidmatan yang diperastujui

(1) Hendaklah terdapat petuang yang adil dan sama bagi mana-mana syarikat pener-

bangsan yang ditetapkan bagi tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara pada laluan-laluan yang ditentukan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini.

(2) Dalam pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa pada laluan-laluan yang ditentukan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini, sebarang syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambil kira kepentingan-kepentingan sebarang syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi supaya tidak mengganggu dengan secara tidak wajar perkhidmatan-perkhidmatan yang mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi laksanakan pada laluan-laluan yang sama atau pada bahagian-bahagian daripadanya.

(3) Perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa pada laluan-laluan yang ditentukan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini hendaklah mempunyai sebagai tujuan utamanya peruntukan bagi muatan selaras dengan permintaan trafik masa depan ke wilayah dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menentukan syarikat-syarikat penerbangan tersebut. Hak bagi syarikat-syarikat penerbangan sedemikian untuk membawa trafik di antara tempat-tempat pada laluan yang ditetapkan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini yang mana tertakluk dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan tempat-tempat di dalam negara-negara ketiga hendaklah dijalankan, bagi kepentingan perkembangan pengangkutan udara antarabangsa yang teratur, sedemikian rupa supaya muatan tersebut adalah berbukit dengan:

- (a) permintaan trafik ke wilayah dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat-syarikat penerbangan;
- (b) permintaan trafik yang ada dalam kawasan-kawasan melalui mana perkhidmatan-perkhidmatan udara melintas lalu, dengan mengambil kira perkhidmatan-perkhidmatan tempatan dan serantau; dan
- (c) kehendak-kehendak bagi pengendalian ekonomi melalui laluan-laluan trafik.

(4) Untuk menastikan perlakuan yang adil dan saksama terhadap mana syarikat penerbangan yang ditetapkan, kekerapan perkhidmatan-perkhidmatan, jenis-jenis pesawat yang akan digunakan berbubung dengan muatan, begitu juga dengan jadual-jadual penerbangan hendaklah tertakluk kepada kebenaran oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

(5) Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, jika perlu, berusaha untuk mencapai satu rancangan yang memuakkan berbubung dengan muatan dan kekerapan-kekerapan pengangkutan.

Perkara 9

Penyampaian bagi maklumat dan perengkaan pengendalian

(1) Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah menyampaikan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian sekurang-kurangnya satu (1) bulan sebelum bermulanya perkhidmatan-perkhidmatan udara pada laluan-laluan yang ditentukan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini dari sebelum bermulanya tiap-tiap tempoh rancangan penerbangan yang berikutnya, jenis perkhidmatan, jenis-jenis pesawat penerbangan yang digunakan dan jadual-jadual penerbangan. Perubahan-perubahan jangka pendek hendaklah dimaklumkan sertamerta.

(2) Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberikan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi atas permintaan mereka maklumat berkala atau lain-lain perengkaan pesawat-pesawat penerbangan yang ditetapkan sebagaimana diperlukan secara berpatutan bagi maksud mengajaji semula muatan yang disediakan oleh sebarang syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama bagi laluan-laluan yang ditentukan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini. Maklumat yang sedemikian hendaklah termasuk semua perenggan yang dikehendaki bagi memastikan jumlah trafik yang dibawa dan tempat-tempat asal serta destinasi trafik tersebut.

Perkara 10

Tarif

(1) Tarif yang akan dikenakan bayaran oleh sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi penumpang-penumpang pada laluan-laluan yang ditetapkan menurut Perkara 2 (2) dari Perjanjian ini hendaklah tertakluk kepada kebenaran oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian dalam wilayah siapa tempat bertolak bagi penerbangan (menurut maklumat dalam dokumen-dokumen pengangkutan) itu tertakluk.

(2) Dalam tarif mereka, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah mengambil kira kos pengendalian, kauntungan yang berpatutan, keadaan-keadaan persaingan yang lazim terdapat dan pasaran begitu juga dengan kepentingan-kepentingan pengguna-pengguna pengangkutan. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal yang berkelayakan hanya boleh menolak untuk membenarkan sesuatu tarif, jika hanya tidak memenuhi kriteria-kriteria ini.

(3) Tarif-tarif hendaklah dikemukakan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal untuk diulasikan sekurang-kurangnya satu (1) bulan sebelum tarikh yang dirancang untuk memperkenalkannya.

(4) Sekiranya pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak bersetuju dengan tarif yang dihadapkan untuk kebenaran mereka, maka mereka hendaklah memajukan syarikat penerbangan berkenaan dalam tempoh dua puluh satu (21) hari selepas tarikh mengemukakan tarif tersebut. Dalam hal sedemikian, tarif ini hendaklah tidak dikenakan. Tarif yang dikenakan sehingga tempoh tersebut yang mana akan diganti oleh tarif yang baru itu hendaklah diteruskan untuk dikenakan.

Perkara 11

Kegiatan-kegiatan perdagangan

(1) Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, atas dasar timbal balik, memberikan kepada mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk menyelenggara di dalam wilayahnya pejabat serta kakitangan pentadbiran, perdagangan dan teknikal sepertimana yang dikehendaki oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan.

(2) Panutuhan pejabat-pejabat dan pengambilan berkerja bagi kakitangan yang dimaksudkan dalam perenggan 1 di atas hendaklah tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan, seperti undang-undang dan peraturan-peraturan berhubung dengan kemasukan orang-orang asing dan penetapan mereka dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan. Kakitangan yang diambil berkerja dalam pejabat-pejabat menurut perenggan 1 di atas hendaklah apabila di minta diberikan satu pas kerja.

(3) Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, atas dasar timbal balik, memberikan kepada mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk mengendalikan sendiri penumpang-penumpang, bagej, kargo dan mel bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan atau syarikat-syarikat penerbangan yang lain bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Hak ini tidak termasuk perkhidmatan-perkhidmatan pengendalian di lapangan terbang bahagian penerbangan (pengendalian pesawat di lapangan terbang), yang mana masih di bawah bidang kuasa pengendali-pengendali lapangan terbang.

(4) Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberikan kepada mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk menjual perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutannya melalui dokumen-dokumen pangangkutanannya sendiri secara langsung di pejabat-pejabat jualannya sendiri dan melalui wakil-wakilnya di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kepada mana-mana pembeli di dalam apa jua matawang.

Perkara 12

Keselamatan penerbangan

(1) Selaras dengan hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, pihak-pihak Yang Mengikat Perjanjian mengesahkan semula kewajiban mereka antara satu sama lain untuk melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap gangguan yang menyalahi undang-undang. Tanpa menghadkan keluasan mana hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah terutamanya bertindak selaras dengan syarat-syarat Konvensyen Mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Yang Lain Dilakukan Di Pesawat Terbang yang mula ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen bagi Penumpasan Rampasan Pesawat Terbang Yang Menyalahi Undang-Undang, yang mula ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970, Konvensyen Bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971, dan Protokol bagi Penumpasan Kesalahan-Kesalahan Yang Menyalahi Undang-Undang mengenai Kekejaman di Lapangan-Lapangan Terbang Yang Memberi Perkhidmatan Penerbangan Awam Antarabangsa, Tambahan kepada Konvensyen bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang dibuat di Montreal pada 23 September 1971, ditandatangani di Montreal pada 24 Februari 1988.

(2) Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyediakan apabila diminta segala bantuan yang perlu di antara satu sama lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan rampasan pesawat terbang awam yang menyalahi undang-undang dan lain-lain perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat terbang berkenaan, penumpang-penumpang dan anak-anak buah kapalnya, lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan apa jua ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.

(3) Apabila sesuatu kejadian atau ancaman bertaklunya suatu kejadian rampasan yang menyalahi undang-undang ke atas pesawat terbang awam atau lain-lain perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat terbang berkenaan, penumpang-penumpang dan anak-anak buah kapalnya, lapangan-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam perundingan bersama, membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan perhubungan dan langkah-langkah berseesuaian lain yang bertujuan untuk menamatkan kejadian atau ancaman tersebut sesegera yang mungkin selaras dengan bahaya yang minimum terhadap nyawa.

(4) Tiap-tiap Pihak Yang mengikat Perjanjian hendaklah mengambil langkah-langkah, mengikut yang didapati boleh dilakukan, untuk memastikan supaya sesebuah pesawat terbang yang mengalami suatu perubatan rampasan yang menyalahi undang-undang atau lain-lain perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang berada di lapangan terbang dalam wilayahnya ditahan di lapangan terbang kecuali penerbangannya dimestikan oleh tanggungjawab mendesak untuk melindungi nyawa anak-anak buah dan penumpang-penumpangnya. Bila mana boleh dilakukan, langkah-langkah sedemikian hendaklah diambil atas dasar perundingan-perundingan bersama.

(5) Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam hubungan bersama mereka, bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan Kepada Konvensyen setakat mana peruntukan-peruntukan keselamatan sedemikian boleh dikenakan kepada Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian; mereka akan menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat terbang dari pendaftaran mereka atau pengendali-pengendali pesawat terbang yang mempunyai tempat pemiagaan utama atau kediaman tetap di dalam wilayah mereka dan pengendali-pengendali lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan tersebut.

(6) Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju bahawa pengendali-pengendali pesawat terbang tersebut boleh dikehendaki untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang disebutkan di perenggan 5 di atas yang dikehendaki oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk masuk ke dalam, bertolak dari, atau semasa di dalam, wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang diambil dengan berkesannya di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat terbang dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, bagej, anak-anak buah kapal dan barang-barang yang mereka bawa, dan untuk melakukan pemeriksaan-pemeriksaan keselamatan yang berpatutan ke atas bagej, kargo dan bekalan-bekalan pesawat terbang sebelum dan semasa memasuki pesawat atau pemunggalan. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberikan perhatian yang memuasikan terhadap sebarang permintaan daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas yang berpatutan untuk mengatasi sesuatu ancaman tertentu.

(7) Sekiranya satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian menyimpang daripada peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian pertama boleh memohon untuk mengadakan perundingan sertamerta dengan pi-

hak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Kegagalan untuk mencapai persetujuan yang memuaskan dalam tempoh satu (1) bulan dari tarikh yang dipohonkan itu akan memberikan alasan-alasan bagi menahan dari, membatalkan, menghadkan atau mengenaikan syarat-syarat tentang pemberian kuasa pengendalian bagi sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama. Sekiranya suatu keadaan darurat yang gerting menghendaki, salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh mengambil langkah sementara sebelum berakhirnya tempoh satu (1) bulan tersebut.

Perkara 13

Intigresen dan kawalan bagi dokumen-dokumen perjalanan

(1) Di atas permintaan mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu boleh membenarkan syarikat-syarikat penerbangan yang mengendalikannya hak-hak penerbangan udara di dalam kedua-dua buah negara untuk mengambil langkah-langkah memastikan bahawa hanya perumpangan-perumpangan yang mempunyai dokumen-dokumen perjalanan yang diperlukan bagi masuk ke dalam atau singgah melalui negara yang meminta sahaja yang boleh di bawa.

(2) Mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berseutu untuk diperiksa seseorang yang dikembalikan dari tempat bertolakannya setelah didapati tidak diterima masuk jika sekiranya orang berkenaan sebelumnya tidak tinggal di dalam wilayahnya sebelum bertolak, selain daripada peringhangan. Sesebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah tidak mengembalikan orang yang sedemikian ke negara di mana ia pada awalnya telah didapati tidak dapat masuk.

(3) Peruntukan ini tidak bermaksud untuk menghalang pihak-pihak berkuasa awam dari memeriksa dengan lebih lanjut orang yang tidak di terima masuk ke dalam negara atau membuat persediaan-persediaan untuk pemindahan, pengalihan atau penghantaran balikinya kepada negara di mana ia adalah warganegara atau di mana ia sebelumnya adalah diterima. Di mana seseorang yang didapati tidak boleh diterima masuk telah hilang atau musnah dokumen-dokumen perjalanannya, Pihak Yang Mengikat Perjanjian haruslah sebaliknya menerima dokumen yang membuktikan keadaan keberangkatan dan ketibaan yang dikemukakan oleh pihak-pihak berkuasa awam dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian di mana seseorang itu telah didapati tidak dapat di terima masuk.

Perkara 14

Pertukaran-pertukaran pendapat

Pertukaran-Pertukaran pendapat hendaklah diadakan jika diperlukan di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pi-

hak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian demi untuk mencapai kerjasama dan persetujuan yang rapat dalam semua hal berkaitan dengan penerbangan Perjanjian ini.

Perkara 15

Perundingan-perundingan

Perundingan-Perundingan bolehlah dipohonkan pada bila-bila masa oleh mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian bagi maksud membincangkan pindaan-pindaan kepada Perjanjian ini atau kepada Jadual Lahan atau persoalan-persoalan berkaitan dengan tafsiran. Perkara yang sama juga dikenakan kepada perbincangan-perbincangan berbantuan dengan penerbangan Perjanjian ini jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian memikrkan bahawa satu pertukaran pendapat di dalam bidang makna Perkara 14 dari Perjanjian ini telah tidak menghasilkan sebarang keputusan yang memuaskan. Perundingan-perundingan tersebut hendaklah bermula dalam tempoh dua (2) bulan dari tarikh penerimaan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi sebarang permohonan tersebut.

Perkara 16

Penyelesaian pertikaian

(1) Di mana sebarang pertikaian berbantuan tafsiran atau pemakalan Perjanjian ini tidak dapat diselesaikan menurut Perkara 15 dari Perjanjian ini, maka ia hendaklah diserahkan kepada sebuah tribunal timbangtara atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

(2) Tribunal timbangtara tersebut hendaklah terdiri secara "ad hoc" seperti berikut: tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah melantik seorang ahli, dan kedua-dua ahli tersebut hendaklah berseutu terhadap warganegara bagi sebuah Negara Ketiga sebagai pengerusi mereka yang akan dilantik oleh Kerajaan Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Ahli-ahli tersebut hendaklah dilantik dalam tempoh dua (2) bulan, dan pengerusinya dalam tempoh tiga (3) bulan, dari tarikh bilamana salah sebuah Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah memaklumkan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi tentang hasratnya untuk menyerahkan pertikaian tersebut kepada sebuah tribunal timbangtara.

(3) Sekiranya tempoh-tempoh yang ditentukan dalam perenggan 2 di atas telah tidak dipatuhi, salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh, dengan ketiadaan sebarang perjanjian bersesuaian yang lain, meminta Yang Di-Pertua Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) untuk membuat lantikan-lantikan yang bersesuaian. Jika Yang Di-Pertua terdiri daripada rakyat salah satu daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian atau jika sebaliknya dia terhalang daripada menjalankan tugas ini, maka Naib Yang Di-Pertua yang menjadi timbalannya hendaklah membuat lantikan-lantikan yang diperlukan.

(4) Tribunal timbangtara tersebut hendaklah mencapai keputusan-keputusannya

melaui satu kelebihan undi. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah terikat dengan keputusan-keputusan tersebut. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menanggung kos bagi ahlinya sendiri demikian juga perwakilannya di dalam pelaksanaan-peraksanaan timbangtara tersebut; kos bagi pengerusi dan sebarang kos lain hendaklah ditanggung sama rata oleh kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Dalam hutungan-hubungan lain, tribunal timbangtara hendaklah menentukan tatacaranya sendiri.

Perkara 17

Konvensyen-konvensyen berbagai hala

Dalam hal di mana satu persidangan umum pengangkutan udara berbagai hala diterima oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian mula berkuatkuasa, peruntukan-peruntukan bagi persidangan tersebut hendaklah dipakal. Sebarang perbincangan dengan tujuan untuk mempersiapkan sebarang Perjanjian ini ditamatkan, diganti, dipinda atau ditambah oleh peruntukan persidangan berbagai hala tersebut hendaklah diadakan menurut Perkara 15 dari Perjanjian ini.

Perkara 18

Pendaftaran dengan pertubuhan penerbangan awam antarabangsa (ICAO)

Perjanjian ini, sebarang pindaan kepadanya dan sebarang Pertukaran Nota-Nota di bawah Perkara 2 dari Perjanjian ini hendaklah dimaklumkan oleh kedua Pihak Yang Mengikat Perjanjian kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) untuk pendaftaran.

Perkara 19

Mula berkuatkuasa, tempoh

(1) Perjanjian ini adalah berkuatkuasa satu (1) bulan dari tarikh di mana kedua pihak Kerajaan telah memaklumkan di antara satu dengan lain bahawa kehendak-kehendak perlembagaan untuk mula berkuatkuasanya Perjanjian ini telahpun terlaksana.

(2) Perjanjian ini hendaklah diakui bagi satu tempoh yang tiada terhad.

Perkara 20

Penamatan

Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi mengenai keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini; notis itu hendaklah serentak disampaikan kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Dalam hal yang sedemikian, Perjanjian hendaklah tamat dua belas (12) bulan selepas tarikh menerima notis itu oleh Pihak yang satu lagi itu, kecuali notis untuk menamatkan itu ditarikbaik dengan persetujuan sebelum habis tempoh ini. Jika tiada pengesahan penerimaan oleh Pihak yang

satu lagi itu, maka notis hendaklah dianggap telah diterima empat belas (14) hari selepas menerima notis itu oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

Diperbuat di Bonn, Republik Persekutuan Jerman pada 7 September 1993 di dalam dua salinan dalam Bahasa-bahasa Melayu, Jerman dan Inggeris, ketiga-tiga teks ini adalah sama sahnyanya. Jika berlaku sebarang penyimpangan pelaksanaan, tafsiran atau penerangan, maka teks Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

Bagi Pihak Kerajaan Republik Persekutuan Jerman

Heinrich-D. Dieckmann
Wilhelm Knittel

Bagi Pihak Kerajaan Kebawah Duli Yang Mana Mulia
Paduka Seri Baginda Sultan
dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam

Zakaria

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE SULTAN
YANG DI-PERTUAN DU BRUNÉI DARUSSALAM RELATIF AU
TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹,

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports et, dans le cas de Brunéi Darussalam, du Ministre des communications et, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

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

2. Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, telle qu'amendée à l'heure actuelle ou à l'avenir.

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

1. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297

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

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

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

Le tarif comprend également :

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

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

Article 2. Octroi des droits

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

a) Le droit de survoler sa région sans y faire escale;

b) Le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales;

c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

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

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

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

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

a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés a désigné une ou plusieurs entreprises par écrit, et

b) La Partie contractante octroyant ces droits a autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

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

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

4. L'une ou l'autre Partie contractante peut suspendre l'exercice des droits octroyés en vertu de l'article 2 du présent Accord, par toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante si ladite entreprise ne peut prouver, sur demande, que ladite Partie contractante, ses sociétés ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif. Étant donné les obligations légales de la République fédérale d'Allemagne envers la Communauté européenne, l'autre Partie contractante n'a ce droit que si une entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne ne peut prouver, sur demande, qu'un État membre de la Communauté européenne ou ses ressortissants ou ses sociétés détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif.

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

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

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, qu'elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou qu'elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'article 15 du présent Accord sauf s'il faut sur le champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

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

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

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, le quittent ou le survolent,

ainsi que leur équipement habituel, leurs réserves de carburant et lubrifiants, les pièces de rechange et les provisions de bord seront exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérées de ces droits et taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

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

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

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

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

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

Article 7. Transfert des recettes

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

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

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

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

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Aux exigences de l'exploitation économique des services long-courriers.

4. Pour assurer un traitement juste et équitable de toute entreprise désignée, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires de vol seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes devront si nécessaire s'efforcer de parvenir à un arrangement satisfaisant concernant la capacité de transport et la fréquence des vols.

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

1. Chaque entreprise désignée communiquera aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins un mois avant le commencement des services aériens sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et avant le commencement de chaque calendrier, le type de services, le type d'aéronef à utiliser et les horaires de vol. Les modifications à court terme doivent être notifiées immédiatement.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin aux fins d'examiner la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires à la détermination du volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 10. Tarif

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

2. Dans la fixation du tarif, les entreprises désignées prendront en compte le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que les intérêts des utilisateurs. Les autorités aéronautiques compétentes peuvent refuser d'approuver un tarif seulement s'il ne se conforme pas à ces critères.

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

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

Article 11. Activités commerciales

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

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements de la Partie contractante concernée, notamment les lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée. Le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus se verra accordé sur demande un permis de travail.

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

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

Article 12. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de l'en-

semble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

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

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

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

5. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrite par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon et aux exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, l'obligation de se conformer auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès sur son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou

1. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 704, p. 219.

2. Ibid., vol. 860, p. 105.

3. Ibid., vol. 974, p. 177.

4. Ibid., vol. 1589, no A-14118.

le chargement. Chacune des Parties contractantes examinera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

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

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

1. Sur demande d'une Partie contractante, l'autre Partie contractante autorisera les entreprises désignées qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à prendre des mesures pour veiller à ce que les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans l'État demandeur soient embarqués.

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

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

Article 14. Échange de vues

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

Article 15. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le Tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre Partie contractante considère qu'un échange de vues au sens de l'article 14 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites con-

sultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une requête en ce sens.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, et qu'il ne peut être réglé conformément à l'article 15 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

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

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

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

Article 17. Conventions multilatérales

Lorsqu'une Convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite Convention prévaudront. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la Convention multilatérale aura lieu conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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