

No. 35419

**Germany
and
Namibia**

Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Namibia. Windhoek, 15 November 1995

Entry into force: *24 May 1998 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 13 January 1999*

**Allemagne
et
Namibie**

Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Namibie relatif aux transports aériens. Windhoek, 15 novembre 1995

Entrée en vigueur : *24 mai 1998 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 13 janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY AND THE REPUBLIC OF NAMIBIA

The Federal Republic of Germany and
The Republic of Namibia,

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) "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 to 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) "Aeronautical authority" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Namibia the Minister responsible for Civil Aviation; or in both cases any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) "Agreement" means this Agreement and any amendment of this Agreement adopted in accordance with Article 17 of this Agreement;

(d) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(e) "Contracting Parties" mean the Federal Republic of Germany and the Republic of Namibia being Contracting Parties to this Agreement.

(2) "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) "Tariff" means the price to be charged for the international carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

(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; and

(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 grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party; and

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in accordance with paragraph 3 below. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and the "specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy while operating the agreed services on the specified routes, the right to make stops in the said territory at the points specified for that route for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, baggage, cargo and mail.

(3) 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 as decided between the aeronautical authorities and expressed in writing.

(4) Nothing in paragraphs 1 or 2 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.

(5) If because of armed conflict, serious political disturbance or other similar developments, or special and unusual circumstances, any designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on any of its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate rearrangement of any such routes, including the temporary granting of alternative rights for such time as may be necessary to facilitate, subject to national requirements, continued operations.

(6) For the purpose of the application of paragraphs 1 and 5 above, each Contracting Party may specify the routes to be followed above its territory by the airlines of the other Contracting Party and the airports which may be used. However, nothing in this paragraph shall supersede the provisions contained in Article 5 of this Agreement or any agreed limitation on the operation of air services under this Agreement.

Article 3. Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) 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 more airlines in writing;

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

(c) A tariff is in force.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraph 3 below as well as Article 11 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

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

(4) Either Contracting Party shall have the right to replace, by written communication to the other Contracting Party subject to the provisions of paragraphs 1 to 3 above, an airline it has designated by another airline. The substitute designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4. Suspension, Limitation or Revocation of Operating Authorization

Either Contracting Party may suspend, limit by the imposition of conditions, or revoke the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure of 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 or, in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision arising from the application of Article 16 of this Agreement. Such suspension, limitation or revocation shall be preceded by consultations as provided for in Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, baggage, crew, mail or cargo of aircraft, including laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs,

quarantine and sanitary measures, shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew, mail or cargo of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid were equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7. Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 8. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft such as de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc., and spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties, inspection fees and other similar national or local 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 and other consumable technical supplies, 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 customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies 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 taxes.

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

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 4 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, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to and used for the purposes of its business by any such airline. The tax exemption may take the form of a refund.

Article 9. Transfer of Earnings

Either Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of transfer without restrictions, in a hard convertible currency, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved by such airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo.

Article 10. Principles Governing the Operation of the 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 (3) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) 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 (3) of this Agreement shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand, including seasonal variations, to and from the territories of the Contracting Parties designating the airlines. The right -- if any -- of such airlines to carry traffic between points on a route specified in accordance with Article 2 (3) 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; and

(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 load factors, transport capacity and frequencies.

(6) If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 11. Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each Contracting Party shall oblige its designated airlines to 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 (3) of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This obligation shall likewise apply to later changes.

(2) Either Contracting Party shall through its aeronautical authorities 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 (3) 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 12. Commercial Activities

(1) Each Contracting Party grants, on a reciprocal basis, to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and specialists in the technical, managerial and operational fields as well as such other specialists as may reasonably be required for the provision of the agreed services.

(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 according to paragraph 1 above shall, on a reciprocal basis, be exempt from the requirement to hold a work permit.

(3) Each Contracting Party grants, on a reciprocal basis, to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated airlines of the other Contracting Party. This right does not include

air-side ground handling services i.e. aircraft ground handling, which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party grants 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 13. 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 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual 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 14. 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 from making 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 15. Exchange of Views and Consultations

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

(2) Consultations or negotiations 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 ap-

plication of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of paragraph 1 above has not produced any satisfactory results. Such consultations or negotiations 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, the Contracting Parties may agree to refer the dispute to a competent person for mediation. If settlement is not reached the dispute 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 dispute to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. The arbitrators appointed by the said President shall not be nationals or permanent residents of either Contracting Party.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties.

(5) Each Contracting Party shall meet the cost of remuneration and the expenses of its arbitrator appointed in accordance with paragraph 2 or 3 above. The remuneration and the expenses of the third arbitrator and the expenses of the tribunal, the nature and limits of which shall be agreed beforehand by the Contracting Parties, shall be shared equally between and shall be met by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 17. Amendments

This Agreement may be amended following the procedure in accordance with Article 15 paragraph 2 and Article 21 of this Agreement.

Article 18. Multilateral Air Transport Conventions or Agreements

In the event of any multilateral air transport convention or agreement which are binding on both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention or agreement 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 or agreement shall take place in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 20. Previous Agreements

This Agreement supersedes any agreement in force between the Contracting Parties in relation to air services between and beyond their respective territories.

Article 21. Entry into Force

This Agreement and any amendment thereto shall enter into force on the thirtieth day from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

Article 22. Duration, Termination

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

(2) Notwithstanding the provision in paragraph 1 above either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Windhoek on 15 November 1995 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

HANNS SCHUMACHER

For the Republic of Namibia:

OSKAR PLICHTA

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
der Republik Namibia
über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Namibia

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

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

- a) "Zivilluftfahrt-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) "Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Namibia den für die Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden

Fällen jede Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung einer bestimmten Aufgabe, auf die sich dieses Abkommen bezieht, ermächtigt ist;

- c) "Abkommen" dieses Abkommen und jede nach seinem Artikel 17 angenommene Änderung des Abkommens;
- d) "bezeichnetes Unternehmen" ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 3 bezeichnet und genehmigt worden ist;
- e) "Vertragsparteien" die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Namibia, die Vertragsparteien dieses Abkommens sind.

(2) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr", "Luftfahrtunternehmen" und "Landing zu nicht-gewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung 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 hinsichtlich ihres internationalen Fluglinienverkehrs folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in diesem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen für die Einrichtung und das Betreiben internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 3 festgelegten

Linien aufgeführten Rechte. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als "vereinbarter Linienverkehr" und "festgelegte Linien" bezeichnet. Die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen haben beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien das Recht, an den für diese Linie festgelegten Punkten in dem genannten Hoheitsgebiet zum Absetzen und zum Aufnehmen internationalen Personen-, Gepäck-, Fracht- und Postverkehrs zu landen.

(3) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan, der von den Luftfahrtbehörden beschlossen und schriftlich niedergelegt wird, festgelegt.

(4) Nach Absatz 1 oder 2 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.

(5) Ist eines der bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, schwerer politischer Unruhen oder ähnlicher Entwicklungen sowie aufgrund besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, Linienverkehr auf seinen üblichen Linien durchzuführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die weitere Durchführung dieses Verkehrs durch eine entsprechende Änderung der Linien zu erleichtern, einschließlich der vorübergehenden Gewährung alternativer Rechte für den Zeitraum, der erforderlich ist, um vorbehaltlich der innerstaatlichen Voraussetzungen den weiteren Betrieb zu erleichtern.

(6) Im Sinne der Absätze 1 und 5 kann jede Vertragspartei die Linien, die von den Unternehmen der anderen Vertragspartei über ihrem Hoheitsgebiet einzuhalten sind, sowie die Flughäfen, die benutzt werden können, festlegen. Dieser Absatz hebt jedoch die Bestimmungen des Artikels 5 oder irgendeine vereinbarte Ein-

schränkung des Betriebs des Fluglinienverkehrs im Rahmen dieses Abkommens nicht auf.

Artikel 3
Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 3 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,
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen, und
- c) ein Tarif in Kraft ist.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich des Absatzes 3 dieses Artikels und des Artikels 11 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 durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen

ersetzen. Das als Ersatz bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Suspendierung, Einschränkung oder Widerruf der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung suspendieren, durch Auflagen einschränken oder widerrufen, 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 oder wenn die andere Vertragspartei die sich aus der Anwendung des Artikels 16 ergebenden Entscheidungen nicht befolgt. Vor der Suspendierung, der Einschränkung oder dem Widerruf werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Anwendung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets gelten für die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, wie sie für die eigenen Luftfahrzeuge gelten, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug von Fluggästen, Gepäck, Besatzung, Post oder Fracht nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll, Quarantäne und sanitäre Maßnahmen, sind durch oder in bezug auf Fluggäste, Gepäck, Besatzung, Post oder Fracht der Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs als gültig anerkannt, sofern die Voraussetzungen, unter denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen oder darüber liegen. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über dem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 7

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen und -dienste durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge inländischer Unter-

nehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 8
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 ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (wie enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit, usw.) und Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen, Kontrollgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Zöllen sowie von sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Dies gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen, Kontrollgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Zöllen sowie von sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, 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 Verbrauchsteuern.

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

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 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 Befreiung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerbefreiung kann durch eine Erstattung erfolgen.

Artikel 9

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die von diesen Unternehmen im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht in ihrem Hoheitsgebiet erzielten Überschüsse der Einkünfte gegenüber den Ausgaben ohne Beschränkung in einer harten konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs zu überweisen.

Artikel 10

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 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 3 festgelegten Linien dient vor allem dazu, bei Anwendung eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage, einschließlich saisonaler Schwankungen, nach und von den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet haben. Das Recht dieser Unternehmen - falls ein solches besteht -, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs und

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

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

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

(6) Können die Vertragsparteien bei nochmaliger Prüfung keine Einigung in bezug auf das Beförderungsangebot für den vereinbarten Fluglinienverkehr erzielen, so darf das Beförderungsangebot, das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellt werden kann, das vorher vereinbarte Gesamtangebot, einschließlich saisonaler Schwankungen, nicht übersteigen.

Artikel 11

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet ihre bezeichneten Unternehmen, den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mitzuteilen. Diese Verpflichtung gilt auch für spätere Änderungen.

(2) Jede Vertragspartei stellt durch ihre Luftfahrtbehörde der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unter-

nehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 12 Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Fachkräfte für den technischen, geschäftlichen und betrieblichen Bereich sowie andere Fachkräfte zu unterhalten, soweit sie vernünftigerweise zur Bereitstellung des vereinbarten Linienverkehrs benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das nach Absatz 1 beschäftigte Personal ist auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der Verpflichtung befreit, eine Arbeitserlaubnis zu besitzen.

(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 der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste, zum Beispiel die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge, nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistun-

gen 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 13
Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen 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 jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

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

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

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

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet,

den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

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 15

Meinungsaustausch und Konsultationen

(1) Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

(2) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen oder Verhandlungen beantragen. Dies gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Absatz 1 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen oder Verhandlungen 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, können die Vertragsparteien vereinbaren, die Streitigkeit einer befugten Person zur Vermittlung zu unterbreiten. Wird keine Beilegung erreicht, so wird die Streitigkeit 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. Die von dem Präsidenten zu ernennenden Schiedsrichter dürfen weder Staatsangehörige einer der Vertragsparteien sein noch dort ihren ständigen Aufenthalt haben.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend.

(5) Jede Vertragspartei trägt die Kosten des Honorars und der Aufwendungen seines nach Absatz 2 oder 3 ernannten Schiedsrichters. Das Honorar und die Aufwendungen des dritten Schiedsrichters

ters sowie die Ausgaben des Gerichts, deren Art und Obergrenzen vorher von den Vertragsparteien zu vereinbaren sind, werden zu gleichen Teilen zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt und von ihnen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 17
Änderungen

Dieses Abkommen kann nach dem in Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 21 genannten Verfahren geändert werden.

Artikel 18
Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen

Tritt ein für beide Vertragsparteien verbindliches 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 19
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und jede Änderung desselben wird der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 20
Frühere Abkommen

Dieses Abkommen tritt an die Stelle jedes etwa zwischen den Vertragsparteien in Kraft befindlichen Abkommens betreffend den

Fluglinienverkehr zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus.

Artikel 21
Inkrafttreten

Dieses Abkommen und jede Änderung desselben tritt am dreißigsten Tag nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

Artikel 22
Geltungsdauer, Kündigung

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Ungeachtet der Bestimmung in Absatz 1 kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich von ihrer Absicht 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 im gegenseitigen Einvernehmen zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

November

Geschehen zu Windhuk am 15. ~~September~~ 1995
in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache
wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Bundesrepublik Deutschland

Hanns Lemmer
(*Hanns Lemmer*)
Botschafter

Für die
Republik Namibia

Oskar Plichta
(*Oskar Plichta*)
Vertreter

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA
RÉPUBLIQUE DE NAMIBIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

La République fédérale d'Allemagne et

La République de Namibie,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireuses de conclure un accord complétant ladite Convention en vue de l'établissement et de l'exploitation de services de transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toutes modifications apportées aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports, dans le cas de la République de Namibie le Ministre responsable de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions visées par le présent Accord;

c) L'expression "Accord" désigne le présent Accord et tout amendement y relatif adopté conformément à son article 17;

d) L'expression "entreprise désignée" s'entend de toute entreprise désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

e) L'expression "Parties contractantes" désigne la République fédérale d'Allemagne et la République de Namibie, Parties contractantes au présent Accord.

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

3. L'expression "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport international de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et englobe :

a) Tout tarif direct ou montant publié à acquitter pour le transport international, y compris les tarifs directs construits sur la base d'autres tarifs ou d'ajouts correspondant au transport sur des tronçons internationaux ou sur des tronçons nationaux faisant partie du tronçon international;

b) La commission à acquitter sur la vente de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondantes pour le transport de marchandises; et

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

Ladite expression comprend également :

d) Toute prestation significative fournie en même temps que le transport;

e) Tout tarif de transport sur un tronçon national vendu dans le contexte du transport international, qui n'est pas disponible pour un voyage purement national et qui n'est pas offert aux mêmes conditions à tous les transporteurs internationaux et à tous les usagers de leurs services.

Article 2. Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

a) De survoler son territoire sans y faire escale;

b) De faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 ci-dessous. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés les "services convenus" et les "routes spécifiées" respectivement. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouissent, dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, du droit de faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés pour lesdites routes afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier en trafic international.

3. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont spécifiées dans un tableau des routes déterminé conjointement et par écrit par leurs autorités aéronautiques.

4. Aucune disposition des paragraphes 1 ou 2 ci-dessus n'est censé conférer à une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location à un autre point du territoire de cette Partie contractante.

5. Si, en raison d'un conflit armé, de sérieux troubles politiques ou d'autres événements semblables ou de circonstances particulières mais inhabituelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne peut exploiter de services sur tout ou partie de ses routes normales, l'autre Partie contractante ne néglige aucun effort pour faciliter l'exploitation continue desdits services en réaménageant comme il convient lesdites routes ou en accordant temporairement d'autres droits pendant la durée nécessaire pour faciliter, sous réserve des exigences nationales, la poursuite des opérations.

6. Aux fins de l'application des paragraphes 1 et 5 ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut spécifier les routes devant être suivies au-dessus de son territoire par les entreprises de l'autre Partie ainsi que les aéroports qui peuvent être utilisés. Néanmoins, aucune disposition du présent paragraphe ne porte atteinte aux dispositions de l'article 5 du présent Accord ou à toute limitation convenue de l'exploitation des services aériens en vertu dudit Accord.

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

1. Les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord peuvent être inaugurés à tout moment, sous réserve que :

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

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article ainsi que de l'article 11 du présent Accord, la Partie contractante ayant accordé ces droits délivre sans tarder le permis d'exploitation des services aériens internationaux.

3. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation appliquées par la première Partie contractante concernant l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article, l'une ou l'autre des Parties contractantes a le droit de remplacer l'entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée a les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 4. Suspension, limitation ou annulation du permis d'exploitation

Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, chacune des Parties contractantes peut suspendre, annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions dans tous les cas où l'autre Partie contractante refuse de se conformer à une décision découlant de l'application de l'article 16. Cette suspension, limitation ou annulation est précédée des consultations prévues à l'article 15 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

Article 5. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire sont applicables aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie dans les mêmes conditions qu'à ses propres aéronefs à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour dans ledit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes applicables sur son territoire à l'entrée et au départ des passagers, des bagages, des équipages, du courrier et des marchandises embarqués sur des aéronefs, y compris les lois et règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douanes, de devises et de contrôles sanitaires doivent être respectés par les entreprises désignées par l'autre Partie à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour sur ledit territoire.

Article 6. Acceptation des certificats et permis

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales éventuellement fixées conformément à la Convention. Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 7. Non-discrimination en matière de droits

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

Article 8. Exemption de droits de douane et autres droits

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

2. Les carburants, lubrifiants et autres fournitures techniques consommables, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord temporaires importés sur le territoire de

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

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

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

5. Lorsqu'il n'est pas perçu de droits de douane ou autres droits sur les articles visés aux paragraphes 1 à 4 ci-dessus, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

6. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, l'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires ou des autres impôts indirects semblables sur les biens et les services fournis à une entreprise désignée par l'autre Partie dans le cadre de ses activités normales. Cette exonération peut revêtir la forme d'une exemption ou d'un remboursement.

Article 9. Transfert des bénéficiaires

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie le droit de transférer sans restriction, en monnaie convertible et au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises.

Article 10. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination

et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit, le cas échéant, des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde :

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

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

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

4. Afin de garantir un traitement équitable et égal à toutes les entreprises désignées, la fréquence des services, la capacité des aéronefs à utiliser ainsi que les horaires de vol sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

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

6. Si, après examen, les Parties contractantes ne peuvent s'entendre sur la capacité à fournir sur les services convenus, la capacité que peuvent offrir les entreprises désignées des Parties contractantes ne doit pas dépasser la capacité totale, compte tenu des variations saisonnières, précédemment convenue.

Article 11. Échange d'informations et de statistiques

1. Chacune des entreprises désignées communique aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord, le type de services devant être assurés, les types d'aéronefs devant être utilisés et les horaires des vols, et elles leur notifient immédiatement toute modification de courte durée. Cette obligation s'applique également à toute modification ultérieure.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres fournies par les entreprises désignées qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour évaluer la capacité offerte par une entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du présent Accord. Lesdites données comprennent toutes les informations requises pour déterminer le volume des services assurés et les points d'origine et de destination desdits services.

Article 12. Activités commerciales

1. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et les cadres

techniques, opérationnels et de gestion et autres spécialistes dont elle peut raisonnablement avoir besoin pour la fourniture des services convenus.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante intéressée, et notamment aux lois et règlements touchant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de ladite Partie, étant entendu toutefois que les membres du personnel employés dans les bureaux susmentionnés n'ont pas, sur la base de la réciprocité, à être titulaires d'un permis de travail.

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

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

Article 13. Sécurité de l'aviation

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole additionnel à cette dernière Convention pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

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

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

4. Chacune des Parties contractantes adopte les mesures qu'elle juge possibles pour faire en sorte qu'un aéronef ayant fait l'objet d'une capture illicite ou de tout autre acte illicite tandis qu'il se trouve à terre sur son territoire y soit détenu à moins que son départ ne soit exigé par la nécessité primordiale de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Dans toute la mesure possible, ces mesures sont adoptées sur la base de consultations mutuelles.

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

6. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de celui-ci. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

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

Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage

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

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

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

Article 15. Échange de vues et consultations

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

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations ou négociations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens du paragraphe 1 du présent article n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites consultations commencent dans un délai de deux mois suivant la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie contractante.

Article 16. Règlement des différends

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 15 dudit Accord, les Parties contractantes peuvent convenir de le soumettre à une personne compétente pour médiation. S'il n'intervient pas de règlement, le différend est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, faute d'autre arrangement à ce sujet, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. Les arbitres désignés par ce dernier ne doivent pas être des ressortissants ou des résidents permanents de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

4. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix, et ses décisions lient les Parties contractantes. 5. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais correspondant à la rémunération et aux dépenses de son arbitre, désigné conformément au paragraphe 2 ou 3 ci-dessus. La rémunération et les dépenses du tiers arbitre et les dépenses de tribunal, dont

la nature et les limites sont précédemment convenues entre les Parties contractantes, sont prises en charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête sa propre procédure.

Article 17. Amendements

Le présent Accord peut être amendé conformément à la procédure énoncé au paragraphe 2 de l'article 15 et à l'article 21 du présent Accord.

Article 18. Convention ou accords multilatéraux relatifs aux transports aériens

Si une convention ou un accord multilatéral relatif aux transports aériens qui lie les deux Parties contractantes est en vigueur, les dispositions de ladite convention ou dudit accord prévaudront. Toutes discussions tendant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord sera abrogé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de ladite convention ou dudit accord multilatéral sont menées conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 20. Accords antérieurs

Le présent Accord remplace tout accord en vigueur entre les Parties contractantes en ce qui concerne les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord et tout amendement y relatif entreront en vigueur le trentième jour à compter de la date à laquelle les gouvernements des Parties contractantes se seront informés que les formalités constitutionnelles requises pour son entrée en vigueur ont été accomplies.

Article 22. Durée et dénonciation

1. Le présent Accord est conclu pour une durée limitée.

2. Nonobstant la disposition du paragraphe 1 du présent article, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment signifier à l'autre par écrit, par la voie diplomatique, son intention d'y mettre fin. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être

parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Windhoek le 15 novembre 1995 en double exemplaire en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

HANNS SCHUMACHER
Ambassadeur

Pour la République de Namibie :

OSKAR PLICHTA
Ministre des transports