

No. 36569

**Hong Kong Special Administrative Region (under
authorization by the Government of China)
and
Germany**

**Agreement between the Government of Hong Kong and the Government of the
Federal Republic of Germany concerning air services (with annex). Hong Kong,
5 May 1995**

Entry into force: *12 November 1998 by notification, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 10 April 2000*

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par
autorisation du Gouvernement chinois)
et
Allemagne**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de Hong-Kong et le
Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne (avec annexe). Hong-
Kong, 5 mai 1995**

Entrée en vigueur : *12 novembre 1998 par notification, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 10 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE
GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Federal Republic of Germany,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing for air services between Hong Kong and the Federal Republic of Germany,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Federal Republic of Germany has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

*Article 2. Provisions of the Chicago Convention
Applicable to International Air Services*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

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

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where such Contracting Party is not satisfied that that airline

is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and

(d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and the Federal Republic of Germany shall be those approved by both aeronautical authorities and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route. Reference in this paragraph to "the same route" is to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the Federal Republic of Germany shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 40 days (or such shorter period as the aeronautical authorities may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of either Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service

of the notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.

(6) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (4) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

(a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with both aeronautical authorities by the designated airline or airlines of one or both Contracting Parties.

(9) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of Hong Kong for carriage between the Federal Republic of Germany and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by a designated airline of the Federal Republic of Germany for carriage between Hong Kong and a State other than the Federal Republic of Germany shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

(b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article not less than 40 days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.

(c) The Contracting Party which has approved a tariff for such carriage may withdraw its approval of that tariff on giving 90 days' notice to the designated airline of the other Contracting Party applying the tariff and that tariff shall cease to be applied by that designated airline at the end of that period.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by a designated airline of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, and intended solely for use on board such aircraft in the operation of international air services, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) The items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation,

opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the other Contracting Party may request immediate consultations with the first Contracting Party. Failure to reach agreement within 30 days from the date of receipt of such a request shall constitute grounds for suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of the airline or airlines of the first Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take the same action on an interim basis prior to the expiry of 30 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the first Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Transfer of Earnings

A designated airline of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. A designated airline of the Federal Republic of Germany shall have the right to convert and remit to the Federal Republic of Germany on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for

conversion and remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and the airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Immigration

(1) Neither Contracting Party shall prevent a designated airline or its agents from ensuring that in accordance with the airline's conditions of carriage only those passengers who carry the documents required for entry into their intended destination are permitted to board the aircraft.

(2) A Contracting Party shall accept for examination a person sent back to it by the other Contracting Party who was carried by a designated airline on a specified route to a point in the area of the other Contracting Party and was refused admission there, provided

that such person had stayed in the area of the first Contracting Party other than in transit before his carriage to the area of the other Contracting Party. The obligation to accept that person for examination shall not depend upon whether such person has identity documents. After the examination of such person the first Contracting Party shall not send back such a person to the other Contracting Party. But should the basis concerning the decision to send back an inadmissible person prove to be incorrect, such person shall be accepted back by the other Contracting Party which had earlier refused him admission.

(3) Before sending back such person to the first Contracting Party, the other Contracting Party shall consider whether such person can be returned to his country of origin or residence or to the country which issued his passport, and if possible, return him there.

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

*Article 18. Registration with the International
Civil Aviation Organization*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Entry into Force

This Agreement and any amendment to it shall enter into force as soon as the Contracting Parties have informed each other in writing that any necessary procedures have been completed.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate, at Hong Kong this 5th day of May 1995 in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of Hong Kong:

For the Government of the Federal Republic of Germany:

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:

Hong Kong-intermediate points-points in the Federal Republic of Germany-points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.

3. No passengers or cargo, including mail, may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and set down at points in the Federal Republic of Germany or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Federal Republic of Germany:

Points in the Federal Republic of Germany-intermediate points-Hong Kong-points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Federal Republic of Germany may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Federal Republic of Germany.

3. No passengers or cargo, including mail, may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and set down at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

**ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG VON HONGKONG
UND DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR**

Die Regierung von Hongkong
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland -

in dem Wunsch, ein Abkommen zum Zweck der Bereitstellung von
Fluglinienverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
Hongkong zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut
nichts anderes ergibt, die nachstehenden Begriffe folgende Be-
deutung:

- a) "Luftfahrtbehörde" bedeutet in bezug auf Hongkong den Di-
rektor für Zivilluftfahrt, in bezug auf die Bundesrepublik
Deutschland das Bundesministerium für Verkehr oder in
beiden Fällen jede Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung
der Aufgaben, die zur Zeit von den oben genannten Behörden
ausgeübt werden können, oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt
ist;

- b) "bezeichnetes Unternehmen" bedeutet ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und dem nach Artikel 4 eine Genehmigung erteilt worden ist;
- c) "Gebiet" schließt in bezug auf Hongkong die Insel Hongkong, Kowloon und die New Territories ein und hat in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland die Bedeutung, die in Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt für "Hoheitsgebiet" festgelegt ist;
- d) "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr", "Luftfahrtunternehmen" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben die jeweils für sie in Artikel 96 des genannten Abkommens festgelegte Bedeutung;
- e) "Benutzergebühr" bedeutet eine Gebühr, welche die zuständigen Behörden von den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeneigentum oder -einrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen, einschließlich damit zusammenhängender Dienstleistungen und Einrichtungen, für Flugzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste und Fracht erheben oder erheben lassen;
- f) "dieses Abkommen" schließt die Anlage dazu und alle Änderungen der Anlage und dieses Abkommens ein.

Artikel 2

Bestimmungen des Chicagoer Abkommens, die auf den

internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind

Bei der Durchführung dieses Abkommens verfahren die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und allen Änderungen des genannten Abkommens oder seiner Anhänge, die für beide Vertragsparteien gelten, sofern diese Bestimmungen auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte in bezug auf ihren internationalen Fluglinienverkehr:

- a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs auf den in dem entsprechenden Abschnitt der Anlage zu diesem Abkommen festgelegten Linien die Rechte, die nachstehend in diesem Abkommen festgelegt sind. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden jeweils als "vereinbarte Dienste" und "festgelegte Linien" bezeichnet. Bei der Durchführung eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Linie haben die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 festgelegten Rechten das Recht, in dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den Punkten, die für diese Linie in Übereinstimmung mit der Anlage zu diesem Abkommen bestimmt sind, zu landen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, getrennt oder zusammen aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als gewähre er den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, an einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen, die gewerblich befördert wer-

den und für einen anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

(4) Kann wegen eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei einen Dienst auf seiner üblichen Linie nicht durchführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die weitere Durchführung dieses Dienstes durch eine angemessene zeitweilige Umgestaltung der Linien zu erleichtern.

Artikel 4

Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen und Erteilung von Genehmigungen

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Linien zu bezeichnen und diese Bezeichnungen zurückzunehmen oder zu ändern.

(2) Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen,

die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die von dieser Behörde üblicher- und vernünftigerweise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewandt werden, vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen durch die für notwendig erachteten Auflagen einzuschränken, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, daß das betreffende Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei errichtet ist und seinen Hauptsitz hat.

(5) Sobald ein Unternehmen auf diese Weise bezeichnet worden ist und die Genehmigung erhalten hat, darf es mit dem Betrieb der vereinbarten Dienste beginnen, vorausgesetzt, daß es die geltenden Bestimmungen dieses Abkommens einhält.

Artikel 5

Widerruf oder zeitweilige Zurücknahme der Betriebsgenehmigung

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder zeitweilig zurückzunehmen oder die Ausübung dieser Rechte durch die für notwendig erachteten Auflagen einzuschränken,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, daß das betreffende Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei errichtet ist und seinen Hauptsitz hat,
- b) wenn das betreffende Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht beachtet oder
- c) wenn das betreffende Unternehmen auf andere Weise die nach diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen beim Betrieb nicht einhält.

(2) Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation mit der anderen Vertragspartei Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften ein sofortiger Widerruf oder eine sofortige zeitweilige Zurücknahme der in Absatz 1 genannten Betriebsgenehmigung oder entsprechende Auflagen unbedingt erforderlich sind.

Artikel 6

Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Dienste

(1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Dienste nehmen die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit die von diesen Unternehmen ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebenen Dienste nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

(3) Die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellten vereinbarten Dienste müssen möglichst genau der Nachfrage der Öffentlichkeit nach Beförderung auf den festgelegten Linien entsprechen und als Hauptziel die Bereitstellung eines Beförderungsangebots haben, das bei einem vernünftigen Ladefaktor der gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Nachfrage nach Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, entspricht, die aus dem Gebiet der Vertragspartei stammen, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder für dieses Gebiet bestimmt sind. Vorkehrungen für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, die an Punkten auf den festgelegten Linien aufgenommen oder abgesetzt werden, die nicht im Gebiet der Vertragspartei liegen, die das Unternehmen bezeichnet hat, unterliegen den allgemeinen Grundsätzen, wonach das Beförderungsangebot angepaßt ist

der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;

b) an die Verkehrsnachfrage der Region, durch die der vereinbarte Dienst führt, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsdienste, die von Luftfahrtunternehmen der Staaten dieser Region eingerichtet wurden, und

c) an die Erfordernisse des Durchgangsverkehrs.

(4) Das auf den festgelegten Linien bereitzustellende Beförderungsangebot wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.

Artikel 7

Tarife

(1) Der Begriff "Tarif" hat eine oder mehrere der nachstehenden Bedeutungen:

a) der Flugpreis, der von einem Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fluggästen und ihrem Gepäck im Fluglinienverkehr berechnet wird, und die Gebühren und Bedingungen für Nebenleistungen im Zusammenhang mit dieser Beförderung;

- b) der Frachtsatz, der von einem Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fracht (außer Post) im Fluglinienverkehr berechnet wird;
- c) die Bedingungen für die Verfügbarkeit oder Anwendbarkeit eines solchen Flugpreises oder Frachtsatzes einschließlich aller damit verbundenen Leistungen;
- d) der Provisionsatz, der von einem Luftfahrtunternehmen einer Agentur für die von dieser verkauften Flugscheine oder ausgestellten Luftfrachtbriefe für die Beförderung im Fluglinienverkehr gezahlt wird.

(2) Die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien für die Beförderung zwischen Hongkong und der Bundesrepublik Deutschland zu berechnenden Tarife sind die von beiden Luftfahrtbehörden genehmigten Tarife und werden in angemessener Höhe festgesetzt, wobei alle wichtigen Faktoren gebührend zu berücksichtigen sind, einschließlich der Kosten des Betriebs der vereinbarten Dienste, der Interessen der Nutzer, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen, die zwischen Ausgangs- und Endpunkt oder auf Teilstrecken derselben Linie Beförderungen durchführen. "Dieselbe Linie" im Sinne dieses Absatzes ist die Linie, auf welcher der Fluglinienverkehr betrieben wird, und nicht die festgelegte Linie.

(3) Jeder für die Beförderung zwischen Hongkong und der Bundesrepublik Deutschland gestellte Tarifantrag wird bei den Luft-

fahrtbehörden beider Vertragsparteien in der Form eingereicht, welche die Luftfahrtbehörden für die Mitteilung der in Absatz 1 genannten Angaben einzeln vorschreiben können. Er wird mindestens 40 Tage (oder innerhalb einer von den Luftfahrtbehörden etwa vereinbarten kürzeren Frist) vor dem beantragten Zeitpunkt des Inkrafttretens eingereicht. Der Tarifantrag wird so behandelt, als wäre er bei einer Vertragspartei an dem Tag eingereicht worden, an dem er bei der Luftfahrtbehörde der betreffenden Vertragspartei eingegangen ist.

(4) Jeder beantragte Tarif kann von der Luftfahrtbehörde jeder der beiden Vertragsparteien jederzeit genehmigt werden und gilt unter der Voraussetzung, daß er im Einklang mit Absatz 3 eingereicht worden ist, als von den Luftfahrtbehörden genehmigt, sofern nicht die Luftfahrtbehörde einer der beiden Vertragsparteien innerhalb von 30 Tagen (oder einer von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien etwa vereinbarten kürzeren Frist) nach dem Tag der Einreichung bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei eine schriftliche Mitteilung über die Ablehnung des beantragten Tarifs zugestellt hat.

(5) Wird eine Mitteilung über die Ablehnung eines Tarifs nach Maßgabe des Absatzes 4 zugestellt, so können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen. Jede Vertragspartei kann innerhalb von 30 Tagen nach Zustellung der Mitteilung über die Ablehnung um Konsultationen ersuchen, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersuchen stattfinden müssen.

(6) Wurde ein Tarif von einer der Luftfahrtbehörden nach Absatz 4 abgelehnt und konnten die Luftfahrtbehörden den Tarif nicht in gegenseitigem Einvernehmen nach Absatz 5 festsetzen, so kann die Streitigkeit nach Artikel 15 beigelegt werden.

(7) Vorbehaltlich des Absatzes 8 bleibt der Tarif, der nach diesem Artikel festgesetzt wurde, so lange in Kraft, bis ein Ersatztarif festgesetzt worden ist.

(8) Außer mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien und während eines von ihnen vereinbarten Zeitraums wird ein Tarif nicht nach Absatz 7 verlängert

a) bei einem befristeten Tarif um mehr als 12 Monate nach Ablauf der Frist;

b) bei einem unbefristeten Tarif um mehr als 12 Monate nach dem Tag, an dem ein Ersatztarif von dem oder den bezeichneten Unternehmen einer oder beider Vertragsparteien bei beiden Luftfahrtbehörden beantragt worden ist.

(9) a) Die von einem von Hongkong bezeichneten Unternehmen für die Beförderung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Staat zu berechnenden Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland und gegebenenfalls durch die Luftfahrtbehörde des anderen Staates. Die von einem bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland für die

Beförderung zwischen Hongkong und einem anderen Staat als der Bundesrepublik Deutschland zu berechnenden Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde von Hongkong und gegebenenfalls durch die Luftfahrtbehörde des anderen Staates.

- b) Ein Tarif für eine solche Beförderung wird nicht genehmigt, wenn er nicht von dem betreffenden bezeichneten Unternehmen bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei mindestens 40 Tage (oder innerhalb einer von dieser Luftfahrtbehörde im Einzelfall vereinbarten kürzeren Frist) vor dem beantragten Zeitpunkt des Inkrafttretens in einer Form beantragt wurde, die diese Luftfahrtbehörde für die Mitteilung der in Absatz 1 genannten Angaben etwa vorschreibt.

- c) Die Vertragspartei, die einen Tarif für eine solche Beförderung genehmigt hat, kann ihre Genehmigung für diesen Tarif unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 90 Tagen gegenüber dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, das den Tarif anwendet, widerrufen; dieser Tarif wird nach Ablauf dieser Frist von diesem bezeichneten Unternehmen nicht mehr angewendet.

Artikel 8

Zölle

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoff, Schmieröle, Ersatzteile - einschließlich Motoren - und Bordvorräte (einschließlich, ohne darauf beschränkt zu sein, Gütern wie Lebensmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord eines solchen Luftfahrzeugs befinden, werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Übliche Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff-, Schmieröl- und Bordvorräte, gedruckte Flugscheinvorräte, Luftfrachtbriefe, gedrucktes Material, welches das Emblem eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei trägt, und übliches von diesem bezeichneten Unternehmen kostenlos verteiltes Werbematerial, die von diesem bezeichneten Unternehmen oder in seinem Auftrag in das Gebiet der anderen Vertragspartei gebracht oder an Bord der von diesem bezeichneten Unternehmen verwendeten Luftfahrzeuge genommen werden und ausschließlich für den Verbrauch an Bord dieser Luftfahrzeuge im internationalen Fluglinienverkehr bestimmt sind, werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen, selbst wenn diese Vorräte auf einem Teil eines Fluges

verbraucht werden sollen, der über dem Gebiet der Vertragspartei durchgeführt wird, in der sie an Bord genommen werden.

(3) Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen 1 und 2 genannten Güter unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

(4) Übliche Bordausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff-, Schmieröl- und Bordvorräte an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden; diese können verlangen, daß diese Güter so lange ihrer Überwachung unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis auf andere Weise in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften darüber verfügt wird.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen finden auch in Fällen Anwendung, in denen ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Ausleihung oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 bestimmten Güter im Gebiet der anderen Vertragspartei getroffen hat, vorausgesetzt, daß diesem oder diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei solche Befreiungen in ähnlicher Weise gewährt werden.

(6) Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Gebiet einer Vertragspartei werden von Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen.

Artikel 9

Sicherheit der Luftfahrt

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, daß ihre gegenseitige Verpflichtung zum Schutz der Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit den Luftsicherheitsbestimmungen des am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten 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) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den geltenden Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des am 7. Dezember 1944 in Chicago

zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden. Sie verlangen, daß die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Hauptsitz oder ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß diese Betreiber von Luftfahrzeugen aufgefordert werden können, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsvorschriften der anderen Vertragspartei beim Einflug in das Gebiet der anderen Vertragspartei, beim Ausflug aus diesem Gebiet oder beim Aufenthalt in diesem Gebiet einzuhalten. Jede Vertragspartei stellt sicher, daß in ihrem Gebiet geeignete Maßnahmen zum Schutz der Luftfahrzeuge und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor dem Einsteigen und Beladen und während dieser Vorgänge wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um zumutbare besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Bei Eintritt oder drohendem Eintritt einer widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen gewähren die Vertragsparteien einander Unterstützung durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung.

(6) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die andere Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Wird binnen 30 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine Einigung erzielt, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigungen oder technischen Genehmigungen des oder der Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei zeitweilig zurückzunehmen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn es eine Notlage rechtfertigt, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 30 Tagen vorläufig dieselben Maßnahmen treffen. Jede Maßnahme, die nach diesem Absatz getroffen wird, wird eingestellt, sobald die erstgenannte Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 10

Übermittlung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das in den vereinbarten Diensten von den bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Die Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs des von diesen Unternehmen in den vereinbarten Diensten beförderten Verkehrs sowie der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

Transfer von Einkünften

Ein von Hongkong bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, auf Verlangen über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielte örtliche Einnahmen umzutauschen und nach Hongkong zu überweisen. Ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, auf Verlangen über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielte örtliche Einnahmen umzutauschen und in die Bundesrepublik Deutschland zu überweisen. Umtausch und Überweisung werden ohne Einschränkung zu dem auf laufende Geschäfte anwendbaren Wechselkurs gestattet, der zur Zeit der Vorlage dieser Einnahmen zum Umtausch und zur Überweisung in Kraft ist, und unterliegen nur den üblicherweise von den Banken für derartige Umtausch- und Überweisungsaufträge verlangten Gebühren.

Artikel 12

Vertretung der Luftfahrtunternehmen und Verkäufe
durch die Luftfahrtunternehmen

(1) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das für die Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei hineinzubringen und dort zu unterhalten.

(2) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei entweder direkt oder durch Agenten den Verkauf von Luftverkehrsleistungen zu betreiben. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, diese Luftverkehrsleistungen in der Landeswährung oder in jeder frei konvertierbaren anderen Währung zu verkaufen, und jede Person hat das Recht, sie in einer dieser Währungen zu kaufen.

Artikel 13
Benutzergebühren

(1) Eine Vertragspartei erlegt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei keine Benutzergebühren auf und gestattet nicht die Erhebung von Benutzergebühren, die höher sind als die Gebühren, die ihren eigenen Unternehmen, die ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr betreiben, auferlegt werden.

(2) Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen ihren zuständigen Erhebungsbehörden und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, wenn möglich durch die Vertreterorganisationen der Unternehmen. Den Benutzern sollen alle Vorschläge zur Änderung von Benutzergebühren rechtzeitig mitgeteilt werden, damit sie die Möglichkeit haben, ihren Standpunkt vorzutragen, bevor die Änderungen durchgeführt werden. Außerdem ermutigt jede Vertragspartei ihre zuständigen Erhebungsbehörden und die Luftfahrtunternehmen, einschlägige Informationen über die Benutzergebühren auszutauschen.

Artikel 14
Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens beantragen. Falls die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen solche Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, innerhalb von 60 Tagen nach

Eingang des schriftlichen Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 15

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Entsteht zwischen den Vertragsparteien eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so versuchen die Vertragsparteien zunächst, sie durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit durch Verhandlungen beizulegen, so kann sie von ihnen einer vereinbarten Person oder Stelle vorgelegt oder auf Ersuchen einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden; das Schiedsgericht wird wie folgt gebildet:

- a) Innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Ersuchens um ein Schiedsgerichtsverfahren ernennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach Ernennung des zweiten Schiedsrichters wird ein Angehöriger eines Staates, der in bezug auf die Streitigkeit als neutral angesehen werden kann, einvernehmlich von den beiden Schiedsrichtern zum dritten Schiedsrichter ernannt, der als Vorsitzender des Schiedsgerichts tätig wird;
- b) Ist innerhalb der obengenannten Fristen eine Ernennung nicht erfolgt, so kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderliche Ernennung innerhalb von 30 Tagen vorzunehmen. Ist der Präsident der Ansicht, er

sei Angehöriger eines Staates, der in bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund als befangen anzusehen ist, die Ernennung vor.

(3) Sofern nichts anderes nachstehend in diesem Artikel vorgesehen oder von den Vertragsparteien vereinbart wird, bestimmt das Schiedsgericht selbst die Grenzen seiner Zuständigkeit und legt sein eigenes Verfahren fest. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei findet spätestens 30 Tage nach Abschluß der Bildung des Schiedsgerichts eine Konferenz zur Bestimmung der genauen Sachverhalte, über die entschieden, und der besonderen Verfahren, die angewendet werden sollen, statt.

(4) Sofern nichts anderes von den Vertragsparteien vereinbart oder vom Schiedsgericht vorgeschrieben wird, legt jede Vertragspartei innerhalb von 45 Tagen nach Abschluß der Bildung des Schiedsgerichts einen Schriftsatz vor. Die Antworten müssen 60 Tage später vorliegen. Das Schiedsgericht hält auf Ersuchen einer Vertragspartei oder nach eigenem Ermessen innerhalb von 30 Tagen nach Fälligkeit der Antworten eine mündliche Verhandlung ab.

(5) Das Schiedsgericht versucht, innerhalb von 30 Tagen nach Abschluß der mündlichen Verhandlung oder, falls keine solche stattfindet, nach dem Tag, an dem beide Antworten eingegangen sind, eine schriftliche Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung wird mit Stimmenmehrheit getroffen.

(6) Die Vertragsparteien können innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der Entscheidung ein Ersuchen um Erläuterung derselben einreichen; die Erläuterung wird innerhalb von 15 Tagen nach dem Ersuchen gegeben.

(7) Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist für die Vertragsparteien bindend.

(8) Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr ernannten Schiedsrichters. Die anderen Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich der Aufwendungen des Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation für die Durchführung der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Verfahren, werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

Artikel 16 Einwanderung

(1) Eine Vertragspartei hindert ein bezeichnetes Unternehmen oder seine Agenten nicht daran, sicherzustellen, daß entsprechend den Beförderungsbedingungen des Unternehmens nur den Fluggästen, welche die für ihre Einreise in den beabsichtigten Bestimmungsort erforderlichen Dokumente mit sich führen, gestattet wird, an Bord des Luftfahrzeugs zu gehen.

(2) Eine Vertragspartei übernimmt zur Überprüfung eine von der anderen Vertragspartei zu ihr zurückgeschickte Person, die von einem bezeichneten Unternehmen auf einer festgelegten Linie zu

einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei befördert und der dort die Einreise verweigert worden ist, vorausgesetzt, daß diese Person sich vor ihrer Beförderung in das Gebiet der anderen Vertragspartei nicht nur im Transit im Gebiet der ersten Vertragspartei aufhielt. Die Verpflichtung, diese Person zur Überprüfung zu übernehmen, ist nicht davon abhängig, ob sie Ausweispapiere besitzt. Nach der Überprüfung dieser Person schickt die erste Vertragspartei sie nicht zur anderen Vertragspartei zurück. Sollte sich jedoch die Grundlage für die Entscheidung, eine nicht einzulassende Person zurückzuschicken, als unrichtig erweisen, so übernimmt die andere Vertragspartei, die der Person vorher die Einreise verweigert hatte, sie zurück.

(3) Bevor sie eine solche Person zur ersten Vertragspartei zurückschickt, prüft die andere Vertragspartei, ob diese Person in ihr Heimatland oder das Land, in dem sie ihren Aufenthalt hat, oder das Land, das ihren Paß ausgestellt hat, zurückgeschickt werden kann, und schickt sie, wenn das möglich ist, dorthin zurück.

Artikel 17

Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Beschluß mitteilen, dieses Abkommen zu beenden. Dieses Abkommen tritt um Mitternacht (am Eingangsort der Kündigung) unmittelbar vor dem ersten Jahrestag des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen wird.

Artikel 18

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 19

Inkrafttreten

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen treten in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, daß die jeweils notwendigen Verfahren abgeschlossen sind.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Hongkong am
in zwei Urschriften, jede in englischer und deutscher Sprache,
wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung
von Hongkong

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland

Anlage

Fluglinienplan

Abschnitt 1

Fluglinien, die von dem oder den von Hongkong bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Hongkong - Zwischenlandepunkte - Punkte in der Bundesrepublik Deutschland - Punkte darüber hinaus.

Bemerkungen:

1. Die auf den oben festgelegten Linien zu bedienenden Punkte werden gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.
2. Das oder die von Hongkong bezeichneten Unternehmen können auf einem oder jedem Flug jeden Punkt auf den oben festgelegten Linien auslassen und die Punkte in jeder beliebigen Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, die vereinbarten Dienste auf diesen Linien beginnen in Hongkong.
3. Weder Fluggäste noch Fracht, einschließlich Post, dürfen an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und an Punkten in der Bundesrepublik Deutschland abgesetzt werden oder umgekehrt, es sei denn, dies wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt. Diese Einschränkung findet auch auf alle Formen des Verkehrs mit Reiseunterbrechung Anwendung.

4. Kein Punkt auf dem chinesischen Festland darf als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus bedient werden.

Abschnitt 2

Fluglinien, die von dem oder den von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Punkte in der Bundesrepublik Deutschland - Zwischenlandepunkte - Hongkong - Punkte darüber hinaus.

Bemerkungen:

1. Die auf den oben festgelegten Linien zu bedienenden Punkte werden gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.
2. Das oder die von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen können auf einem oder jedem Flug jeden Punkt auf den oben festgelegten Linien auslassen und die Punkte in jeder beliebigen Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, die vereinbarten Dienste auf diesen Linien beginnen an Punkten in der Bundesrepublik Deutschland.
3. Weder Fluggäste noch Fracht, einschließlich Post, dürfen an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und in Hongkong abgesetzt werden oder umgekehrt, es sei denn, dies wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt. Diese Einschränkung findet auch auf alle Formen des Verkehrs mit Reiseunterbrechung Anwendung.

4. Kein Punkt auf dem chinesischen Festland darf als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus bedient werden.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,

Désireux de conclure un Accord afin d'assurer des services aériens entre Hong Kong et la République fédérale d'Allemagne,

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », concernant Hong Kong, s'entend de l'île de Hong Kong, de Kowloon et des Nouveaux Territoires et, concernant la République fédérale d'Allemagne, a le sens attribué au terme « territoire » par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent avec le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « redevance d'usage » s'entend d'un paiement demandé aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés;

f) L'expression « le présent Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe;

*Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago
applicables aux services aériens internationaux*

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signa-

ture à Chicago le 7 décembre 1944, et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après indiqués dans le présent Accord, aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées à la section appropriée de l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont respectivement dénommés ci-après « services convenus » et « routes indiquées ». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire escale dans la zone de l'autre Partie contractante aux points déterminés pour la route considérée conformément à l'annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point de la zone de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par une Partie contractante ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service moyennant des aménagements temporaires adéquats des routes.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignée(s) les autorisations d'exploitation voulues.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la zone de l'autre Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si elle n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la zone de l'autre Partie contractante; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité;

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou

à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre Hong Kong et la République fédérale d'Allemagne sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route. Aux fins du présent paragraphe, la référence à la « même route » vise la route exploitée et non la route spécifiée.

3. Le tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et la République fédérale d'Allemagne doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé 40 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante.

4. Tout tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été agréé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur rejet du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de rejet est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. L'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de rejet, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la demande.

6. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7. Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

8. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 7 du présent article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une date d'expiration;

b) Au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes, quand le tarif ne prévoit pas une date d'expiration.

9. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong pour le transport entre la République fédérale d'Allemagne et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la République fédérale d'Allemagne et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la République fédérale d'Allemagne pour les transports entre Hong Kong et un État autre que la République fédérale d'Allemagne doivent être agréés par les autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Aucun tarif ne peut être agréé un transport de telle nature à moins que l'entreprise de transport aérien désignée qui en sollicite l'agrément n'ait déposé ledit tarif auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de faire apparaître les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent article, 40 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur.

c) La Partie contractante qui a donné son agrément à un tarif de cette nature peut retirer cet agrément moyennant un préavis de 90 jours adressé à l'entreprise de transport aé-

rien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs combustibles et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les combustibles, les lubrifiants, les provisions de bord, les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtu de l'emblème d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de cette entreprise désignée ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport désignée, et destinés exclusivement à être utilisés à bord de ces aéronefs dans l'exploitation des services aériens internationaux, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de la Partie contractante où ils ont été embarqués à bord des aéronefs.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités compétentes.

4. L'équipement normal de bord, les pièces détachées, les combustibles, les lubrifiants et les provisions de bord qui sont à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'un ou l'autre des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie contractante sans l'agrément des autorités douanières de cette Partie contractante, lesquelles peuvent exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la zone d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes s'accordent sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs de respecter les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa zone ou le départ de cette zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou contre la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apporte son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

6. Si une des Parties contractantes s'écarte des dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne, l'autre Partie contractante peut demander à la première des consultations immédiates. Si les Parties ne parviennent pas à un accord dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, cela constitue un motif permettant de suspendre, limiter ou assujettir à conditions les autorisations d'exploitation ou les permis techniques de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante. Lorsque l'urgence de la situation le justifie, une Partie contractante peut prendre les mêmes mesures à titre intérimaire avant l'expiration du délai de 30 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe doit être rapportée dès que la première Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Transfert des recettes

Toute entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong a le droit de convertir et de transférer à Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Toute entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale d'Allemagne a le droit de convertir et de transférer vers la République fédérale d'Allemagne, sur simple demande, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la zone de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques et d'exploitation et les autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises désignées de chacune des Par-

ties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucun des Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la concertation concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite à cette fin, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable ou, à la demande d'une ou de l'autre Partie contractante, à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui peut être considéré comme neutre dans le différend, qui agit en qualité de président du tribunal;

b) Si une ou l'autre désignation n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisa-

tion de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale estime être ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre dans le différend, la nomination est faite par le Vice-Président qui a le plus d'ancienneté et ne peut être récusé aux mêmes motifs.

3. Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence et arrête lui-même son règlement. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence doit être réunie au plus tard dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

4. À moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques doivent avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours qui suivent la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la deuxième réplique. Le tribunal se prononce à la majorité simple.

6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements doivent être fournis dans les 15 jours qui suivent cette demande.

7. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle désigne. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense exposée par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Immigration

1. Aucune Partie contractante ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée ni les agents de cette entreprise d'assurer, en application des conditions de transport de l'entreprise, que seuls les passagers porteurs des titres de voyage nécessaires à leur entrée dans la zone de leur destination sont admis à embarquer à bord de l'aéronef.

2. Chaque Partie contractante doit accepter pour examen toute personne qui, ayant été transportée par une entreprise de transport aérien sur une route indiquée jusqu'à un point situé dans la zone de l'autre Partie contractante, a été refoulée par cette autre Partie contractante, sous réserve que cette personne ait séjourné dans la zone de la première Partie contractante, autrement qu'en transit, avant son transport jusqu'à la zone de l'autre Partie contractante. L'obligation d'accepter cette personne pour examen n'est pas assujettie au fait que celle-ci soit ou non porteuse de pièces d'identité. La première Partie contractante ne peut renvoyer ladite personne, après examen, à destination de l'autre Partie contractante.

Toutefois, si la décision de refouler une personne indésirable se révèle non fondée, ladite personne doit être acceptée par l'autre Partie contractante que l'avait d'abord refoulée.

3. Avant de renvoyer ladite personne à la première Partie contractante, l'autre Partie contractante doit décider si elle doit être refoulée vers son pays d'origine, vers le pays de son domicile ou vers le pays qui a émis son passeport et, si possible, la transporter à destination.

Article 17. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

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

Le présent Accord et tous les amendements qui peuvent y être apportés doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord et chacun de ses amendements éventuels entrent en vigueur dès que les Parties contractantes se notifient mutuellement, par écrit, l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires pour ce faire.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Hong Kong, le 5 mai 1995, en double exemplaire en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :

Pour le Gouvernement du Gouvernement de la
République fédérale d'Allemagne :

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Section

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points en République fédérale d'Allemagne - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ à Hong Kong.

3. Aucun trafic de passagers ou de marchandises, y compris le courrier, ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué en République fédérale d'Allemagne ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes de trafic en transit.

4. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale d'Allemagne :

Points en République fédérale d'Allemagne - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la République fédérale d'Allemagne peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en République fédérale d'Allemagne.

3. Aucun trafic de passagers ou de marchandises, y compris le courrier, ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes de trafic en transit.

4. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.