

No. 36489

**Germany
and
Malta**

**Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Malta.
Valletta, 9 September 1994**

Entry into force: 17 March 1997 by notification, in accordance with article 21

Authentic texts: *English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 16 February 2000*

**Allemagne
et
Malte**

**Accord entre la République fédérale d'Allemagne et Malte relatif aux transports
aériens. La Valette, 9 septembre 1994**

Entrée en vigueur : 17 mars 1997 par notification, conformément à l'article 21

Textes authentiques : *anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 16 février 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY AND MALTA

The Federal Republic of Germany and Malta,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1

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

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

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of Malta the Minister responsible for Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

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

d) The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;

e) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purpose of the present Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Convention;

f) The term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

(i) Agency commissions,

(ii) The conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

(iii) The charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

Article 2

(1) Each contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article,

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to land in its territory for non-traffic purposes and
- c) The right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon by the aeronautical authorities; such agreement shall be confirmed in an exchange of notes via diplomatic channels.

Article 3

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

- a) The Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement are granted, has designated one or several airlines in writing, and
- b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the provisions of Articles 11 and 12 of the present Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

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

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

Article 4

(1) Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present

Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 of the present Agreement is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 17 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 of the present Agreement an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 6

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

Article 7

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

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

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

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision.

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

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

Article 8

Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 9

(1) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

(2) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance of customs and of quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.

(3) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10

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

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other

Contracting Party so as not to affect unduly the international air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

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

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

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

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

(4) In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services, the types of aircraft to be used with regard to their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

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

Article 11

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

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

Article 12

(1) The tariffs to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. The tariffs should take into

account the costs of operations, the prevailing conditions of competition and of the market, as well as the interests of the transport users.

(2) The tariffs shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than one month prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(3) If one of the Contracting Parties does not consent to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix those tariffs.

(4) If no accord as envisaged in paragraph (3) of this Article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 18 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral decision has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

Article 13

(1) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned.

Article 14

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

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

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

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

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

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

Article 15

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

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously

stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 16

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

Article 17

(1) Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 16 of the present Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within two months from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

(2) The Federal Republic of Germany as one Contracting Party to the present Agreement may, at any time, request consultations in connection with paragraph (4) of Article 3 of the present Agreement and request consideration of possible impacts with regard to its membership in the European Union and its legal obligations towards the European Union.

Article 18

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 17 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

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

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

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

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

Article 19

In the event of a general multilateral air transport convention or agreement accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention or agreement shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention or agreement, shall take place in accordance with Article 17 of the present Agreement.

Article 20

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated by the Federal Republic of Germany to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Article 21

The present Agreement shall enter into force one month from the date on which the Governments of the Contracting Parties have informed each other that their respective constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

Article 22

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). In such case the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Done at Valletta on September 9, 1994 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:

DR. MARTIN FLORIN

Für Malta:
For Malta:

VICTOR CAMILLERIE

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland
und
Malta –

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

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

- a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf Malta den für Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
- d) „Hoheitsgebiet“ im Zusammenhang mit einem Staat die Landgebiete und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer unter der Souveränität, Schutzherrschaft oder Treuhandverwaltung dieses Staates;
- e) die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ für die Anwendung dieses Abkommens wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegt;
- f) „Tarif“ jeden Betrag, der von den Unternehmen, unmittelbar oder durch ihre Agenten von jeder Person oder Stelle für die Beförderung von Fluggästen (und ihrem Gepäck) und Fracht (mit Ausnahme von Post) im Luftverkehr verlangt wird oder zu verlangen ist, einschließlich
 - i) Agenturprovisionen,
 - ii) der Bedingungen für die Verfügbarkeit und Anwendbarkeit eines Tarifs und

- iii) der Gebühren und Bedingungen für Dienstleistungen neben dem Beförderungsdienst, die von den Unternehmen angeboten werden.

Artikel 2

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

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

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der von den Luftfahrtbehörden abgesprochen wird; diese Absprache wird durch Notenwechsel auf diplomatischem Weg bestätigt.

Artikel 3

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

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und vorbehaltlich der Artikel 11 und 12 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 17 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

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

Artikel 5

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Linien als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine in Übereinstimmung mit den im Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Anforderungen erteilt oder als gültig anerkannt worden sind. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über dem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 6

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

Artikel 7

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vonübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

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

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

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

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

Artikel 8

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die von diesem Unternehmen im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht in ihrem Hoheitsgebiet erzielten Überschüsse der Einkünfte gegenüber den Ausgaben frei zum amtlichen Wechselkurs zu überweisen.

Artikel 9

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug der im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge sind von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet zu befolgen.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend Einwanderung, Pässe oder andere genehmigte Reisedokumente, Einreise, Zollabfertigung und Quarantäne sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei durch oder in bezug auf die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Besatzungen, Fluggäste, Fracht- und Postsendungen zu befolgen.

(3) Fluggäste, Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die den diesem Zweck vorbehaltenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen außer in bezug auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalt und Luftpiraterie nur einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck und Fracht im direkten Transit sind von Zöllen und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 10

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

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene internationale Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchfliegenden Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

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

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

Artikel 11

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

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

Artikel 12

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollen die Betriebskosten, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden dies vereinbaren.

(3) Erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien diese Tarife im Einvernehmen fest.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so findet Artikel 18 Anwendung. Solange ein Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem bestimmten Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 13

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit dies für die Erfordernisse des betreffenden bezeichneten Unternehmens notwendig ist.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten.

Artikel 14

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den

Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

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

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

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

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

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmer der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen,

einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 15

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

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

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

Artikel 16

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

Artikel 17

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 16 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultation beginnt innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

(2) Die Bundesrepublik Deutschland als eine Vertragspartei dieses Abkommens kann jederzeit Konsultationen im Zusammenhang mit Artikel 3 Absatz 4 beantragen und verlangen, daß mögliche Auswirkungen im Hinblick auf ihre Mitgliedschaft in der Europäischen Union und ihre rechtlichen Verpflichtungen gegenüber der Europäischen Union berücksichtigt werden.

Artikel 18

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 17 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich von den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende

innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

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

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 19

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 17 statt.

Artikel 20

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden von der Bundesrepublik Deutschland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung übermittelt.

Artikel 21

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

Artikel 22

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte (14) Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Geschehen zu Valetta am 9. September 1994 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Dr. Martin Florin

Für Malta
For Malta
Victor Camillerie

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

La République fédérale d'Allemagne et Malte,

Etant parties à la Convention sur l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation de services de transport aérien entre leurs territoires,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Aux fins d'application du présent Accord, sauf stipulations contraires :

a) Le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94 de ladite Convention, si ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports et, en ce qui concerne Malte, le Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme habilité à exercer les fonctions exercées par lesdites autorités ;

c) L'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien qu'une Partie contractante désigne par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise qui doit exploiter les services de transport aérien sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ;

d) Le terme "territoire", en ce qui concerne un Etat, signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat ;

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont, au sens du présent Accord, la signification qui leur est donnée par l'article 96 de la Convention ;

f) Le terme "tarif" signifie le prix demandé ou qui doit être demandé par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, à toute personne ou entité pour le transport de passagers (et leurs bagages) et le fret (à l'exclusion du courrier) et comprend :

i) les commissions d'agence ;

ii) les conditions qui régissent la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif ; et

iii) les frais et les conditions de prestation applicables à tout service auxiliaire de ce transport qui sont offerts par les entreprises de transport aérien.

Article 2

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante aux fins d'assurer des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ; et
- c) le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article, afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du courrier et/ou du fret sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à assurer des services aériens internationaux seront spécifiées dans une liste des routes à arrêter de commun accord entre les autorités aéronautiques ; cet accord sera confirmé par un échange de notes par la voie diplomatique.

Article 3

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

- a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises ; et
- b) La Partie contractante octroyant ces droits ait autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

2. La Partie contractante octroyant ces droits accordera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et sous réserve des dispositions des articles 11 et 12 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

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

4. Chacune des Parties contractantes peut suspendre l'exercice des droits, octroyés en vertu de l'article 2 du présent Accord, par toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante si ladite entreprise ne peut prouver, sur demande, que ladite autre Partie contractante, ses sociétés ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif.

Article 4

1. Chacune des Parties contractantes peut annuler ou limiter en imposant des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations lui incombant en vertu du présent Accord. Cette disposition s'applique également si la preuve visée au paragraphe 4 de l'article 3 du présent Accord n'est pas fournie. Chacune des Parties contractantes n'exerce ce droit qu'après consultations conformément à l'article 17 du présent Accord sauf s'il faut, sur-le-champ, annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer des conditions pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements.

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

Article 5

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés, sont reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services prévus sur les routes spécifiées, étant entendu dans tous les cas que lesdits certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés conformément aux normes définies par la Convention. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 6

Les redevances d'usage imposées par une Partie contractante aux aéronefs de toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et d'autres installations d'aviation ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs d'une entreprise nationale de transport aérien qui fournit des services aériens internationaux similaires.

Article 7

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, en repartent ou le survolent, ainsi que leur équipement habituel, leurs réserves de carburant et lubrifiants, les pièces de rechange et les provisions de bord sont exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérés de ces droits et

taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord importés temporairement sur le territoire d'une Partie contractante, qui seront immédiatement ou peu après leur entreposage installés ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou qui seront exportés d'une autre façon du territoire de la première Partie contractante seront exonérés des droits de douane et autres droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

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

4. Chaque Partie contractante peut garder sous la surveillance de la douane les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

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

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

Article 8

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de libre transfert, au taux de change officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisées par ladite entreprise sur son territoire dans le cadre du transport de passagers, du courrier et du fret.

Article 9

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur son territoire, sont applicables à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour sur ledit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante, applicables sur son territoire à l'immigration, aux passeports ou autres titres de voyage approuvés, à l'entrée, aux formalités douanières, et à la mise en quarantaine seront respectés par les équipages, les passagers, le fret et le courrier embarqués sur des aéronefs de l'entreprise

désignée de l'autre Partie contractante ou en leur nom, à l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire d'une Partie contractante qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée au transit direct ne font l'objet, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, que d'un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 10

1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la possibilité dans des conditions d'équité et d'égalité d'exploiter les services aériens internationaux spécifiés, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services aériens internationaux que cette dernière assure sur ces mêmes routes ou sur une partie des mêmes routes.

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

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

b) à la demande de trafic dans les régions desservies par les services de transport aérien convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux ;

c) aux exigences de l'exploitation économique du trafic direct.

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

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

Article 11

1. Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de service, les types d'aéronefs qui seront utilisés ainsi que les horaires de vol. Toute modification ultérieure sera communiquée dans les mêmes conditions aux autorités aéronautiques.

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

Article 12

1. Les tarifs appliqués pour les passagers et le fret sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les tarifs tiendront compte des frais d'exploitation, des conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que des intérêts des usagers des services de transport.

2. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard un mois avant leur date d'introduction proposée. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, si les autorités aéronautiques le désirent.

3. Si une des Parties contractantes n'approuve pas les tarifs soumis à son approbation conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixent ces tarifs de commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à un accord tel qu'envisagé au paragraphe 3 du présent article, les dispositions de l'article 18 du présent Accord s'appliqueront. Tant qu'une décision arbitrale n'a pas été rendue, la Partie contractante qui n'a pas approuvé un tarif donné a le droit de demander à l'autre Partie contractante de maintenir le tarif qui était appliqué auparavant.

Article 13

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

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront soumis aux lois et règlements de la Partie contractante concernée,

notamment les lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée.

Article 14

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

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

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

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

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

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe

5 du présent article que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès sur son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et le contrôle des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examinera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

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

Article 15

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

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

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

Article 16

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes auront des échanges de vues, en tant que de besoin, en vue d'instaurer une étroite coopération et de parvenir à un accord sur toutes les questions concernant l'interprétation et l'application du présent Accord.

Article 17

1. Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations aux fins d'examiner des amendements au présent Accord ou des modifications du Tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord, si l'une ou l'autre Partie contractante considère qu'un échange de vues au sens de l'article 16 du présent Accord n'a pas produit de résultats satisfaisants. Lesdites consultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une telle requête.

2. La République fédérale d'Allemagne, en tant que l'une des Parties contractantes au présent Accord peut, à tout moment, demander des consultations en rapport avec le paragraphe 4 de l'article 3 du présent Accord et demander que soient examinées les répercussions éventuelles sur sa qualité de membre de l'Union européenne et ses obligations juridiques vis-à-vis de l'Union européenne.

Article 18

1. Si un différend qui se produit entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord ne peut être réglé conformément à l'article 17 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

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

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

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

Article 19

Lorsqu'une convention ou un accord multilatéral général relatif aux transports aériens accepté par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention ou dudit accord prévaudront. Tout échange de vues visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la convention ou de l'accord multilatéral aura lieu conformément à l'article 17 du présent Accord.

Article 20

Le présent Accord, tout amendement qui y est apporté et tout échange de notes en vertu du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront communiqués aux fins d'enregistrement par la République fédérale d'Allemagne à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 21

Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle les gouvernements des Parties contractantes se seront notifiés de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

Article 22

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord ; cette notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Fait à La Valette le 9 septembre 1994, en double exemplaire, en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

MARTIN FLORIN

Pour Malte :

VICTOR CAMILLERIE

