

No. 36490

**Germany
and
Qatar**

**Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of
Germany and the Government of the State of Qatar. Doha, 9 November 1996**

Entry into force: *11 January 1999 by the exchange of instruments of ratification, in
accordance with article 20*

Authentic texts: *Arabic, English and German*

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

**Allemagne
et
Qatar**

**Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le
Gouvernement de l'État du Qatar relatif aux transports aériens. Doha, 9
novembre 1996**

Eutrée en vigueur : *11 janvier 1999 par échange des instruments de ratification,
conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *arabe, anglais et allemand*

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

مادة (٢٠)

سريان مفعول الإتفاق

- ١ - تتم المصادقة على هذا الإتفاق وتبادل وثائق التصديق في أقرب وقت ممكن .
- ٢ - يصبح هذا الإتفاق ساري المفعول بعد شهر من تبادل وثائق التصديق عليه .
- ٣ - يسري هذا الإتفاق لمدة غير محددة .

حرر في مدينة التاريخ من ثلاث نسخ باللغات العربية ، الألمانية ، الإنجليزية - ويكون لهذه النصوص حجية متساوية - وفي حالة اختلاف التفسير بين النصين العربي والألماني ، يرجح النص الإنجليزي .

عن حكومة دولة قطر

عن حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية

مادة (١٩)

إنهاء الإتفاق

لأي من الطرفين المتعاهدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت برغبته في إنهاء هذا الإتفاق ، ويبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدني ، وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الإتفاق بعد تقضاه (١٢) شهراً على تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ، وذلك ما لم يتم الإتفاق على سحب ذلك الإخطار قبل تقضاه هذه المهلة . وفي حالة عدم إقرار الطرف الآخر باستلام الإخطار يعتبر أنه قد تسلمه بعد تقضاه (١٤) يوماً من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني لذلك الإخطار .

مادة (١٨)

تسجيل الإتفاق، بالمنظمة الدولية للطيران المدني

هذا الإتفاق ، وأي تعديلات تطرأ عليه ، وأي تبادل للمذكرات يتم وفقاً للبند (٢) من المادة (٢) منه ، يجب تسجيله لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

مادة (١٧)

المعاهدات متعددة الأطراف

معاهدات النقل الجوي متعددة الأطراف المتبولة من الطرفين المتعاقدين والمساوية في حقهما تكون لها الأولوية في التطبيق على أحكام هذا الإتفاق ، وأية مناقشات تتعلق بتحديد مدى تأثير المعاهدة متعددة الأطراف على أحكام هذا الإتفاق المتعلقة بتهيته أو تعديله أو تكملته بأحكام المعاهدة المذكورة أو جعل الأولوية لها عليه ، يجب أن تتم وفقاً للمادة (١٥) من هذا الإتفاق .

مادة (١٦)

سوية المنازعات

١ - إذا تعذر تسوية أي خلاف متعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق طبقاً للمادة (١٥) منه ، يعرض النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاملين على هيئة تحكيم للتوصل فيه

٢ - تشكل هيئة التحكيم على النحو التالي :

يعين كل طرف متعامل عضواً واحداً ، ويتفق العضوان على ترشيح أحد رعايا دولة ثالثة ليكون رئيساً للهيئة على أن يتم تعيينه بموافقة حكومتَي الطرفين المتعاملين ، ويتم تعيين العضوين خلال شهرين ، والرئيس خلال ثلاثة (٣) شهور من تاريخ قيام أي من المتعاملين بإخطار الطرف المتعاقد الآخر برغبته في إحالة الخلاف إلى التحكيم .

٣ - إذا لم يتم تعيين المحكمين في السواعيد المنصوص عليها في البند السابق فإنه يجوز لأي من الطرفين المتعاملين ، وفي غياب أية ترتيبات أخرى مناسبة ، دعوة رئيس مجلس المنظمة الدوائية للطيران المدني للقيام بالتعيينات اللازمة . وإذا كان رئيس المنظمة المذكور من رعايا أحد الطرفين المتعاملين أو لم يستطع القيام بإجراء تلك التعيينات قام من ينوب عنه بإجرائها .

٤ - تصدر هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات ، وتكون هذه القرارات ملزمة للطرفين المتعاملين ، ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو الذي يملكه وغيره ممن يملكونه في إجراءات التحكيم ، كما يتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفةً بمصاريف الرئيس وأية مصروفات أخرى . وتحدد هيئة التحكيم الإجراءات التي تتبعها وغيرها من المسائل المتعلقة بنظر المنازعة .

مادة (١٥)

المشاورة

يتم طلب للتشاور في أي وقت من قبل أي من الطرفين المتعاملين وذلك بغرض مناقشة أية تحديات لهذا الإتفاق أو لجدول الطرق أو أية مسائل تتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الإتفاق . وإذا رأى أحد الطرفين المتعاملين أن تبادل الآراء وفقاً للمادة السابقة من هذا الإتفاق لم يسفر عن نتائج مرضية ، فلن للمشاورة يتعين أن تبدأ خلال شهرين من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر طلب بإجراء تلك المشاورات .

مادة (١٤)

تبادل الآراء

كل ما دعت الحاجة يتم تبادل الآراء بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتفاعلين ، وذلك للتوصل الي تعاون أوثق ، والإلتفاق على جميع الأمور المتعلقة بتطبيق هذا الإتفاق .

مادة (١٣)

الهجرة ومراقبة مستندات السفر

- ١ - يسمح كل طرف متعاقد ، بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر ، لمؤسسات الطيران التي تتمتع بحقوق النقل الجوي في البلدين ، بأن تتخذ التدابير اللازمة للتأكد من أن المسافرين الحاملين لمستندات السفر الصالحة لدخول أو عبور البلد الطالب هم فقط الذين يتم نقلهم .
 - ٢ - يجب على كل طرف متعاقد أن يتقبل للتحقيق دخول أي شخص أعيد من نقطة الوصول بسبب عدم السماح له بدخوله ، إذا تبين أن هذا الشخص كانت له إقامة سابقة في إقليم ذلك الطرف قبل مغادرته . ولا ينطبق هذا الحكم على الشخص المصاب بمسورة مباشرة ولا يجوز لأي طرف متعاقد إعادة مثل هذا الشخص إلى البلاد الذي لم يسمح له بدخوله .
 - ٣ - ليس المقصود بالحكم المنصوص عليه في هذه المادة منع السلطات المختصة من مملوذة لتظفر في أمر للمسافر المصاد من جهة سفره والغير مسموح له بالدخول إليها ، وذلك لتحديد مدى احتمال قبوله في البلاد الذي أعيد إليها ، أو لاتخاذ الترتيبات اللازمة لنقله أو إعادته إلى البلاد الذي ينتمي إليه أو البلاد الذي يمكن قبوله فيه .
- وفي حالات قد أو تلف مستندات السفر للشخص الذي لم يسمح له بالدخول به فإنه يتعين على الطرف المتعاقد قبول مستند مصدق عليه بظروف المغادرة والوصول صادر من السلطات المختصة في البلاد المتعاقد الذي رفض دخول المسافر .

- ٥ - يتمهد الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران التي قررتها المنظمة الدولية للطيران المدني والمدرجة كملحق للمعاهدة بقدر ما تكون تلك الأحكام سارية المفعول على الطرفين المتعاقدين ، وعليهما أن يلتزما بمستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذي يكون مركز عملهم الرئيسي أو محل إقامة الدائمة في إقليميهما ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .
- ٦ - يوافق كل طرف متعاقد على إلزام مستثمري الطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند السابق والتي يطليها الطرف المتعاقد الآخر للدخول أو المغادرة أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر ، وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من فاعلية الإجراءات المطبقة داخل إقليمه لحماية الطائرات ، وتفتيش المسافرين ، والملاحين ، والأمتعة المحمولة ، وإجراء تفتيش دقيق مناسب على الأمتعة بالبرصائع وموزن الطائرات قبل وأثناء عملية الصعود أو للتحميل وأن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية معقولة خاصة لمواجهة أي تهديد مرتقب .
- ٧ - إذا أحل طرف متعاقد بأحكام أمن الطيران المدني المنصوص عليها في هذه المادة ، يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طلب إجراء مشاورات مستعجلة مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول ، وإذا تعذر الوصول إلى تفاهق مرض خلال شهر واحد من تاريخ تقديم الطلب فإن ذلك يعتبر سبباً بجزء وقفت ، أو إلغاء ، أو تقييد ، أو فرض شروط على ترخيص التشغيل الممنوحه لمؤسسة النقل أو للمؤسسات التابعة للطرف المتعاقد المشار إليه ، ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين إذا دعت الضرورة القصوى إتخاذ إجراءات فورية قبل نهاية الشهر .

مادة (١٢)

أمن الطيران

- ١ - يؤكد كل من الطرفين المتعاقدين ، تمسباً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي التزامه بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التخشل غير المشروع ودون تقييد لمصومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يتعهد الطرفان المتعاقدان وبصفة خاصة بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرانم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو لسي ١٩٦٣/٩/١٤ م ، وماهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٩٧٠/١٢/١٦ م ، وماهدة قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ١٩٧١/٩/٢٣ م بولبروتوكول الخاص بقمع لفسال النصف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات للمستخدمة للطيران المدني الدولي ، وملحق معاهدة مونتريال المشار إليها الموقع في مونتريال في ١٩٨٨/٢/٢٤ م ، بقدر ما يكون هذا البروتوكول ساري المفعول على الطرفين المتعاقدين .
- ٢ - يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بأن يقدم للطرف الأخر عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من أفعال التخشل غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحبها، والمطارات والتسييلات للملاحة الجوية وأي تهديد أفسر ضد سلامة الطيران المدني .
- ٣ - عند وقوع حادث أو تهديد بوقوع استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال تخشل غير مشروعة ضد سلامة لطائرات أو ركابها أو ملاحبها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، يتعهد الطرفان المتعاقدان ومن خلال المشاورات التتاقية بمساعدة كل منهما للأخر وذلك عن طريق تبهيل الإتصالات وغيرها من التدابير المناسبة لإتمام الحادث أو التهديد فوراً وبأقل مخاطرة للحياة .
- ٤ - يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ التدابير اللازمة كلما كان ذلك ممكناً ، لضمان أن الطائرة التي أصبحت عرضة لأفعال الاستيلاء غير المشروع أو غيرها من أفعال التخشل غير المشروعة والرضضة في إقليمه يتم التحفظ عليها على الأرض ما لم تكن مغادرتها ولجبة ، لحماية أرواح ملاحبها وركابها ، وتتخذ هذه التدابير عن طريق المشاورات المتبادلة كلما كان ذلك عملياً .

مادة (11)

الأنشطة التجارية

- ١ - يمنع كل طرف متعاقد المؤسسة المعينة للتابعة للطرف المتعاقد الآخر ، وعلى أساس المعاملة بالمثل الحق في أن تسمي في إقليمه مكاتبها وإدارتها وموظفيها الفنيين والتجارين كلما استدعت حاجة المؤسسة المعينة ذلك .
- ٢ - يخضع تأسيس المكاتب وتوظيف الموظفين المشار إليهم في البند السابق لقوانين وأنظمة للطرف المتعاقد لمخني القوانين والأنظمة المتعلقة بدخول وإقامة وعمل الأجانب المطبقة في إقليم ذلك للطرف .
- ٣ - ينظر كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل في منح المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حقاً مباشراً في التعامل مع المسافرين فيما يتعلق بالأتمتة والبضائع والبريد التابع للمؤسسة المعينة أو المؤسسات الأخرى التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، وهذا الحق لا يشمل الخدمات الأرضية (الخدمات الأرضية للطائرة) حيث تنقل من صلاحية مستثمري المطارات .
- ٤ - يمنع كل طرف متعاقد وفقاً لقوانينه وأنظمتها لأي مؤسسة معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في بيع خدمات النقل على مستندتها الخاصة مباشرة في مكاتب مبيعاتها أو عن طريق وكلائها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأي عميل بالعملة المحلية أو أي عملة أخرى قابلة للتحويل الحر .

مادة (١٠)

التعرفة

- ١ - يجب أن تخضع التعرفة التي تتقاضاها المؤسسة المعينة من الركاب على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الإتفاق لموافقة سلطات الطيران للتأبئة للطرف المتعاقد الذي تقع في إقليمه نقطة بدء إبلاع الرحلة (طبقاً للبيانات الواردة في مستندات النقل) .
- ٢ - على مؤسسات النقل المعينة أن تأخذ في الإعتبار عند تحديد تعرفاتها، تكاليف التشغيل والربح المقبول وحالات المناهضة وحالات السوق ، إضافة إلى مصالح مستخدمي النقل ولا يجوز لسلطات الطيران المختصة أن ترفض اعتماد أي تعرفة إلا في حالة عدم تطابقها مع هذه الأسس فقط .
- ٣ - تعرض المؤسسات المعينة للتعرفات على سلطات الطيران للموافقة عليها قبل شهر واحد على الأقل من للتاريخ المحدد لتطبيقها .
- ٤ - إذا لم توافق سلطات الطيران للتأبئة للطرف المتعاقد المعني على التعرفة المقدمة لموافقتها ، فيجب إسمار المؤسسة المعينة خلال (٢١) يوماً من تاريخ تقديم التعرفة ، وفي هذه الحالة لا يتم تطبيق التعرفة ، ويستمر العمل بالتعرفة المطبقة حتى ذلك الوقت والتي كان من المقرر استبدالها بتعرفة جديدة .

مادة (٩)

معلومات التشغيل والإحصائيات

- ١ - على كل مؤسسة معينة قبل شهرين على الأقل من افتتاح الخطوط على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الإتفاق ، وقبل بدء برامج الرحلات اللاحقة ، إخطار سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بأنواع الخدمات والطائرات المستخدمة وجداول الرحلات ، ويجب الإبلاغ بالتغييرات المؤقتة فور حدوثها .
- ٢ - على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالدوريات والبيانات الإحصائية الأخرى عن المؤسسة المعنية والتي يمكن طلبها بصورة مقبولة بغرض إعادة النظر في السعة التي تعرضها المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الإتفاق ، على أن تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة المنقولة ومصدرها ومقصدتها النهائي .

- ٤ - لضمان معاملة متساوية وعادلة لأي مؤسسة معينة ، فإن عدد الرحلات وأنواع الطائرات المستخدمة ، فيما يتعلق بالسمعة وكذلك جداول الرحلات ، يجب أن تخضع لموافقة سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاملين .
- ٥ - يجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاملين ، إذا كان ذلك ضرورياً، سرعة التوصل إلى ترتيبات مرضية فيما يتعلق بسمعة النقل وعدد الرحلات .

مادة (A)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١ - يجب أن تساح لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاملين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط الجوية على الطرق المحددة وفقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الاتفاق .
- ٢ - على المؤسسة المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاملين أن تأخذ في اعتبارها أثناء تشغيلها للخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الاتفاق مصالح المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخطوط التي تقوم بتشغيلها مؤسسة النقل الأخرى على نفس الطريق أو جزء منه .
- ٣ - يجب أن يكون الهدف الرئيسي للخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الاتفاق هو توفير سعة تتناسب واحتياجات النقل المتوقعة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي .
وتلتزم المؤسسات المعنية بممارسة حقها في النقل الجوي ، المقرر طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) بين النقاط المحددة على جدول الطرق الواقعة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقط الواقعة في أقاليم دول أخرى وفقاً لمصلحة التطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي ، ويهدف لتتسبب الصحة مع :
- أ - متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي .
- ب - متطلبات الحركة العالية في المناطق التي تمر من خلالها الخطوط الجوية مع الأخذ في الاعتبار الخطوط الجوية المحلية والإقليمية .
- ج - متطلبات التشغيل الإقتصادي للحركة على الطرق العابرة .

مادة (٧)

تحويل المائدات

يمنح كل طرف متعاقد لأي مؤسسة معيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر بأي صفة حرة قابلة للتحويل وبسعر للصرف الرسمي لفاقتض الإيرادات الذي تحقق من مبيعات خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى مكتبها الرئيسي في أي وقت وبأي طريقة .

مادة (٦)

الإعفاء من الرسوم الجمركية

- ١ - تحفى الطائرات التي تستثمر بواسطة أي مؤسسة معينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عند دخولها أو مغادرتها أو عبورها فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وكذلك الوقود ، وزيوت التشحيم ، واطلع للخيار والمعدات المادية والمسون التي على متن الطائرة من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى التي تفرض على التصدير والإستيراد أو لتبضائع العابرة وكذلك المواد الموجودة على متن الطائرة والمستهلكة خلال الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٢ - تحفى من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى المشار إليها في البند (١) أصلاء ، الوقود وزيوت التشحيم واطلع للخيار والمعدات المادية ومون الطائرات للمنتوردة مؤقتاً إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين ليتم في الحال أو بعد التخزين تركيبها أو نقلها بأي شكل على متن طائرة للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أو التي يعاد تصديرها مرة ثانية من إقليم الطرف المتعاقد الأول ، ويشمل الإعفاء المواد الإعلالية ومستندات النقل الخاصة بأي مؤسسة معينة لأحد الأطراف المتعاقدة في حالة استيرادها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣ - يحفى من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى المشار إليها في البند (١) من جده المادة وكذلك من أي رسوم استهلاك خاصة أخرى ، الوقود ، وزيوت التشحيم التي تزود بها طائرة أي مؤسسة معينة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الأخرى المستخدمة في الرحلات الجوية الدولية .
- ٤ - ويجوز لأي طرف متعاقد حفظ المواد المشار إليها في البنود السابقة تحت إشراف سلطات الجمارك .
- ٥ - عندما لا توجد ضرائب جمركية أو رسوم أخرى مفروضة على المواد المشار إليها في البنود الثلاثة الأولى ، فإنه يجب أن لا تكون هذه المواد عرضة لأي حظر إقتصادي أو قيود على الإستيراد أو للتصدير أو للعبور التي تطبق عادة على مثل هذه المواد .
- ٦ - يمنع كل طرف متعاقد للمؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وعلى أساس المعاملة بالممثل ، إعفاء من ضريبة غير مباشرة مماثلة ، ويجوز أن تأخذ المساعدة الضريبة شكل الإعفاء أو رد ما دفع .

مادة (٥)

عدم التفريغ في الرسوم

لا يجوز أن تكون الرسوم التي يفرضها أي من الأطراف المتعاقدة مقابل استخدام المطارات والتمهيلات الملاحية الأخرى بواسطة الطائرات التابعة لأي مؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على طائرات المؤسسة الوطنية والتي تفرض على الخدمات الجوية الدولية المماثلة -

مادة (٣)

تعيين المؤسسات وتراخيص التشغيل

- ١ - من الممكن بده الخدمات الجوية الدولية في أي وقت على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الاتفاق **بشروط:**
 - أ- قيام الطرف المتعاقد الذي منحت له الحقوق المحددة في البند (١) من المادة (٢) من هذا الاتفاق بتعيين مؤسسة نقل جوي ولحده أو مؤسسات عدة كتابة .
 - ب - قيام الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق بالتزخيص للمؤسسة المعينة أو للمؤسسات بده الخدمات الجوية .
- ٢ - قيام الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق بإصدار تراخيص لتشغيل اللازمة لبدء الخدمات الجوية الدولية دون تأخير، طبقاً للبند (٣) من هذه المادة وللمادة (٩) من هذا الاتفاق .
- ٣ - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الأول والتي تحكم تشغيل لشركة الجوية الدولية .
- ٤ - طبقاً لأحكام البنود الثلاثة السابقة يحق لكل طرف متعاقد أن يستبدل مؤسسة لتتولى المعينة بأخرى . وسوف تتمتع المؤسسة المعينة الجديدة بذات الحقوق وتخضع أيضاً لذات الالتزامات التي كانت تخضع لها المؤسسة التي حلت محلها .

مادة (٤)

إلغاء أو تعليق أو وقف العمل بتراخيص التشغيل

يحق لكل طرف متعاقد إلغاء أو تعليق أو وقف بغير ضئ فرض شروط على تراخيص التشغيل الممنوحة طبقاً للبند (٢) من المادة (٣) من هذا الإتفاق ، وفي حالة فشل المؤسسة الممينة في الإلتزام بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى للطرف المتعاقد الذي منح الحقوق ، أو الإلتزام بأحكام هذا الإتفاق أو الوفاء بالإلتزامات المترتبة عليه .

ولا يتم الإلغاء أو التعليق أو الوقف أو فرض الشروط إلا بعد التشاور طبقاً للمادة (١٥) من هذا الإتفاق ، ما لم يكن من الضروري القيام بذلك بشكل فوري للحيلولة دون الإستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة .

مادة (٢)

حقوق النقل

- ١ - ومنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بمرض تشغيل خطوط جوية دولية بواسطة المؤسسات المعنية :
 - أ - الطيران عبر إقليمه دون هبوط
 - ب - الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .
 - ج - الهبوط في إقليمه وفي نقاط مسماه على الطرق المحددة وفقاً للبند (٢) من هذه المادة ، لأخذ وإتزال الركاب والأمتعة والبضائع والبريد على أسس تجارية .
- ٢ - للطرق التي تخول المؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين تشغيل الخطوط الجوية الدولية عليها ، وتبين في جدول يحدد بواسطة تبادل المذكرات .
- ٣ - ليس في نص البند (١) من هذه المادة ما يمكن تسييره على أنه يحطي للمؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب أو أمتعة أو بضائع أو بريد مصلح أو منفرد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر مقابل مكافأة أو أجر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .

٣- التعريف:

تعني الأسعار التي تدفع مقابل النقل الدولي ، كالنقل بين نقاط في أقاليم دولتين أو أكثر للركاب أو الأمتعة أو البضائع ، بإستثناء البريد ، وتشمل :

- أ - أي تعرفه محددة أو أي مبلغ يدفع مقابل النقل الدولي للمسوق والمباح بهذه الصفة ، ويشمل التعريف الممتدجة باستخدام تعريفات أخرى أو إضافات إلى مقابل النقل على خطوط دولية أو خطوط محلية تشكل جزءا من الخط الدولي .
- ب - للعمولة التي يجب دفعها على مبيعات التذكرة مقابل نقل الركاب وأمتعتهم أو على معاملات مشابهة لنقل البضائع .
- ج - الشروط التي تحكم تطبيق التعريف أو سعر النقل أو دفع للعمولة .
- د - أي مصالغ رئيسية مقمنة تتصل بالنقل .
- هـ - أي تعرفه مقابل النقل على الخطوط المحلية والذي يباع كمرافق للنقل الدولي والخير متوفر للسفر المحلي فقط ، والذي لا يتوفر على أسس متساوية لجميع الناقلات الدولية ومستعملي خدماتها .

مادة (١)

إمباريسف

١ - لأغراض تطبيق هذا الاتفاق، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :-

أ - المعاهدات:

تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م وملاحقها الممتدة وفقاً للمادة (١٠) وأية تعديلات تدخل عليها أو على تلك الملاحق وفقاً للمادتين (١٠) و (١٤) منها ، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات تم التصديق عليها وأصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين .

ب - سلطة الطيران:

تعني بالنسبة لجمهورية ألمانيا الاتحادية وزارة المواصلات الاتحادية، وبالنسبة لدولة قطر وزير المواصلات والنقل . وفي كلا الحالتين أي شخص أو هيئة يمهّد إليها القيام بأي وظائف يمارسها حالياً الوزير أو الوزارة أو أية وظائف مماثلة .

ج - المؤسسة المعنية:

تعني أي مؤسسة نقل جوي يتم تعيينها كتابة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (٣) من هذا الاتفاق ، كمؤسسة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة طبقاً للبند (٢) من المادة (٢) من هذا الاتفاق .

٢ - تكون لإسلاحات (القيم) (خط جوي) (خط جوي دولي) و (هبوط لأغراض غير تجارية) المعنى المحددة لها في للمادتين (٢) و (١٦) من المعاهدة .

إتفاقية نقل جوي جديد
حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية
وحكومة دولة قطر

بما أن حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية وحكومة دولة قطر طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ م .
ورغبة منهما في الوصول الى اتفاق مكمل للمعاهدة المذكورة لغرض إنشاء وتشغيل خطوط جوية منتظمة بين البلدين وما ورائهما .

فقد اتفقا على ما يلي :-

فهرس المحتويات

- مادة :-(١) تعريفات
مادة :-(٢) حقوق النقل
مادة :-(٣) تعيين المؤسسات وتراخيص التشغيل
مادة :-(٤) إلغاء أو تخفيض أو وقف العمل بواخيص التشغيل
مادة :-(٥) عدم التفرقة في تحصيل الرسوم
مادة :-(٦) الإعفاء من الرسوم الجمركية
مادة :-(٧) تحويل الفائض
مادة :-(٨) المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المفق عليها
مادة :-(٩) تبادل معلومات التشغيل والمعلومات الإحصائية
مادة :-(١٠) التصرفات
مادة :-(١١) الأنشطة التجارية
مادة :-(١٢) أمن الطيران
مادة :-(١٣) الهجرة ومرافقة مستندات السفر
مادة :-(١٤) تبادل الآراء
مادة :-(١٥) المشاورات
مادة :-(١٦) تسوية المنازعات
مادة :-(١٧) التوافق مع المعاهدات مصددة الأطراف
مادة :-(١٨) تسجيل الإتفاق بالمنظمة الدولية للطيران المدني
مادة :-(١٩) إنهاء الإتفاق
مادة :-(٢٠) سرمان مقبول الإتفاق

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاق نقل مواد

بين

حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية

و

حكومة دولة قطر

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE STATE OF QATAR

Contents

Preamble

Article 1. Definitions

Article 2. Grant of Traffic Rights

Article 3. Designation and Operating Authorization

Article 4. Revocation, Limitation or Suspension of Operating Authorization

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 7. Transfer of Earnings

Article 8. Principles Governing the Operation of Agreed Services

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

Article 10. Tariffs

Article 11. Commercial Activities

Article 12. Aviation Security

Article 13. Immigration and Control of Travel Documents

Article 14. Exchange of Views

Article 15. Consultations

Article 16. Settlement of Disputes

Article 17. Multilateral Conventions

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 19. Termination

Article 20. Entry into Force and Duration

The Government of the Federal Republic of Germany and

The Government of the State of Qatar

The Federal Republic of Germany and the State of Qatar being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the State of Qatar, the Minister of Communication and Transport; or in both cases any person or body authorized to perform any functions exercisable by the said Ministry/Minister or similar functions:

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

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

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

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

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

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

It also includes:

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

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

Article 2. Grant of Traffic Rights

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

(a) To fly across its territory without landing;

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

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

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

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

Article 3. Designation and Operating Authorization

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

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

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

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

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

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

Article 4. Revocation, Limitation or Suspension of Operating Authorization

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

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting

Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

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

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

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

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

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

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

Article 7. Transfer of Earnings

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

Article 8. Principles Governing the Operation of Agreed Services

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

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

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

Article 10. Tariffs

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

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

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

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

Article 11. Commercial Activities

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

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

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

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

Article 12. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with

the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 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 to the extent that such a Protocol is applicable to the Contracting Parties.

(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 consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

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

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

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

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute

grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 13. Immigration and Control of Travel Documents

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

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

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

Article 14. Exchange of Views

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

Article 15. Consultations

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

Article 16. Settlement of Disputes

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

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

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

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

Article 17. Multilateral Conventions

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

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 19. Termination

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

Article 20. Entry into Force and Duration

(1) This Agreement shall be ratified; the instruments of ratification shall be exchanged at Bonn as soon as possible.

(2) This Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

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

Done at Doha on November 9th, 1996 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Arabic texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Germany:

KLAUS SCHRÖDER

For the Government of the State of Qatar:

SHEIK AHMED BIN NASSER AL-THANI

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Staates Katar
über den Luftverkehr**

Inhaltsübersicht

Präambel	..
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7	Überweisung von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Luftverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftsicherheit
Artikel 13	Einreise und Kontrolle der Reisepapiere
Artikel 14	Meinungsaustausch
Artikel 15	Konkussionen
Artikel 16	Belegung von Sitzplätzen
Artikel 17	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 18	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 19	Kündigung
Artikel 20	Inkrafttreten und Geltungsdauer

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung des Staates Katar -

im Hinblick darauf, daß die Bundesrepublik Deutschland und der Staat Katar Vertragsparteien des in Chicago am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

in dem Wunsch, in Ergänzung des Zivilluftfahrt-Abkommens ein Abkommen zum Zweck der Einrichtung und des Betriebs des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die

Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf den Staat Katar den Minister für Fernmeldewesen und Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder Körperschaft, die von dem Ministerium/Minister zur Wahrnehmung der zu erfüllenden Aufgaben oder ähnlichen Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarifs, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlussstarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfasst auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden,
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

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

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragspartei internationalen Fluglinienverkehr betreiben kön-

nen, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

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

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

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

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

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

(4) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 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 4

Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Abs. 2 erteilte Genehmigung widerrufen, durch Auflagen einschränken oder aussetzen, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht erfüllt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf, der Einschränkung oder der Aussetzung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet

der anderen Vertragspartei entfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

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

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

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

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und 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 7

Überweisung von Einkünften

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

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

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

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförde-

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

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

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

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

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

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

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

Artikel 10

Tarife

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

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

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

(4) Ist die Luftfahrtbehörde der betreffenden Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von erundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs.

Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

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

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

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

(4) Jede Vertragspartei gewährt in Übereinstimmung mit ihren Gesetzen und sonstigen Vorschriften jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungskleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in Landeswährung oder in jeder anderen frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

Artikel 12

Luftsicherheit

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

(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 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 erklart 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 Ersteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

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

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiserechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernungen 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 einreiserechtigt 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 einreiserechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14

Meinungsaustausch

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

Artikel 15

Konsultationen

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

Artikel 16

Beilegung von Streitigkeiten

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

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

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

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

Artikel 17

Mehrseltige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwie-

weit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 18

**Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Abs. 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 19

Kündigung

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

Artikel 20

Inkrafttreten und Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Geschehen zu Doha am 9. November 1996 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des arabischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany
Klaus Schröder

Für die Regierung des Staates Katar
For the Government of the State of Qatar
Sheik Ahmed bin Nasser Al-Thani

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU QATAR
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Table des matières

Préambule

Article premier. Définitions

Article 2. Octroi de droits

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

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

Article 5. Non-discrimination en matière de redevances

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des recettes

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

Article 10. Tarif

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité aérienne

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

Article 14. Échange de vues

Article 15. Consultations

Article 16. Règlement des différends

Article 17. Conventions multilatérales

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

Article 19. Dénonciation

Article 20. Entrée en vigueur et durée

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et

Le Gouvernement de l'État du Qatar

La République fédérale d'Allemagne et l'Etat du Qatar étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte ne requière une interprétation différente,

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

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

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

2. Les termes "territoire", "service aérien", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention.

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

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

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

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

Le tarif comprend également :

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

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

Article 2. Octroi des droits

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

- a) Le droit de survoler sa région sans y faire escale ;
- b) Le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales ;
- c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

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

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

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

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

- a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord sont accordés 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 du paragraphe 3 ci-après, ainsi que de l'article 9 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

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

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de remplacer, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 3 ci-dessus, une entreprise aérienne qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée aura les mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle a remplacée.

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

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler, limiter ou suspendre, 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, ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations lui incombant en vertu du présent Accord. Une telle annulation, limitation ou suspension sera précédée de consultations conformément à l'article 15

du présent Accord, sauf s'il faut sur-le-champ suspendre l'exploitation ou imposer des conditions pour empêcher la poursuite des infractions aux lois et règlements.

Article 5. Non-discrimination en matière de redevances

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

Article 6. Exemption des droits de douane et d'autres droits

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

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

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

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

5. Lorsque les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus ne sont pas frappés de droits de douane ou d'autres droits, ils ne sont 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 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 prendre la forme d'une exonération d'impôt ou d'un remboursement.

Article 7. Transfert des recettes

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

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

2. Dans 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 de chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10. Tarif

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

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

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

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

Article 11. Activités commerciales

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 ladite entreprise.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus sont soumis aux lois et règlements de la Partie contractante concernée, notam-

ment les lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers, leur séjour et l'exercice d'une activité sur le territoire de la Partie contractante concernée.

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

4. Chaque Partie contractante accorde, conformément aux lois et règlements, à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses services de transport sur ses propres documents de transport directement dans ses propres bureaux de vente et par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante à tout client en monnaie nationale ou toute autre monnaie convertible.

Article 12. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale. Sans préjudice de l'ensemble 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 décembre 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 prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que tout autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils, ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent 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 prend les mesures qu'elle juge réalisables pour veiller à ce qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou d'autres actes illicites qui se trouve 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 sont prises sur la base de consultations mutuelles.

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

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès sur son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veille 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 examine 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 peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec celles de la Partie défaillante. En l'absence d'un accord satisfaisant dans un délai d'un mois à compter de la date de ladite requête, une Partie contractante peut suspendre, révoquer, limiter l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante ou imposer des conditions à cette exploitation. En cas d'extrême urgence, l'une ou l'autre Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

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

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

3. La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son admission éventuelle dans l'Etat ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son renvoi ou sa déportation à l'Etat dont elle est ressortissant ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante acceptera un document attestant les cir-

constances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante où la personne a été refoulée.

Article 14. Échange de vues

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

Article 15. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, la liste des routes aériennes ou des questions relatives à l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre Partie contractante considère qu'un échange de vues au sens de l'article 14 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commencent deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante d'une requête en ce sens.

Article 16. Règlement des différends

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

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

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

4. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Lesdites décisions ont un effet obligatoire 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 sont partagées à égalité entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral détermine à tous autres égards sa propre procédure.

Article 17. Conventions multilatérales

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

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

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

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord ; cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que 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 par elle quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur et durée

1. Le présent Accord sera soumis à ratification ; les instruments de ratification seront échangés à Bonn le plus tôt possible.
2. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.
3. Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

Fait à Doha le 9 novembre 1996 en double exemplaire, en langues allemande, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand et arabe, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne:

KLAUS SCHRÖDER

Pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar:

SHEIK AHMED BIN NASSER AL-THANI