

No. 37185

**Germany
and
Ukraine**

Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of Ukraine. Kiev, 10 June 1993

Entry into force: 15 March 1999 by notification, in accordance with article 20

Authentic texts: German and Ukrainian

Registration with the Secretariat of the United Nations: Germany, 15 December 2000

**Allemagne
et
Ukraine**

Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de l'Ukraine. Kiev, 10 juin 1993

Entrée en vigueur : 15 mars 1999 par notification, conformément à l'article 20

Textes authentiques : allemand et ukrainien

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Allemagne, 15 décembre 2000

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

**Abkommen
zwischen
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Regierung der Ukraine
über den Luftverkehr**

Inhaltsübersicht

Präambel

- Artikel 1 Begriffsbestimmungen
- Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
- Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
- Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung 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 Linienverkehrs
- Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
- Artikel 10 Tarife
- Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
- Artikel 12 Luftsicherheit
- Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
- Artikel 14 Meinungsaustausch
- Artikel 15 Konsultationen
- Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten
- Artikel 17 Mehrseitige Übereinkommen
- Artikel 18 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation
- Artikel 19 Frühere Abkommen
- Artikel 20 Inkrafttreten, Geltungsdauer
- Artikel 21 Kündigung

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Ukraine -

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

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

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

oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

- c) "bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

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

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten 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 Vertragsparteien 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 aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

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

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

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

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

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

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

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder 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 Durchführverboten und -beschränkungen.

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

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

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

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinien-

verkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der 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 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den 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 Absatz 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 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Ver-

tragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise liegt.

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

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

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

(5) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei der Auffassung, daß ein Tarif, der von der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei genehmigt wurde und von deren bezeichneten Unternehmen angewendet wird, Absatz 2 nicht entspricht, so kann die Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um Konsultationen nach Artikel 15 ersuchen.

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 Verwal-

tungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

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

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

Artikel 12 Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am

14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

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

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich

in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

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

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

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

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

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so

erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14
Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge 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 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 Vizepäsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

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

Artikel 17

Mehrseitige Übereinkommen

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

Artikel 18
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 19
Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Ukraine außer Kraft.

Artikel 20
Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 21
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.

Geschehen zu Kiew am 10. Juni 1993
in zwei Urschriften, jede in deutscher und ukrainischer Sprache,
wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung der
Ukraine

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА

МІЖ

УРЯДОМ ФЕДЕРАТИВНОЇ РЕСПУБЛІКИ НІМЕЧЧИНА

ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ

ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

ЗМІСТ

Преамбула	
Стаття 1	Визначення понять
Стаття 2	Надання комерційних прав
Стаття 3	Призначення й дозвіл на здійснення польотів
Стаття 4	Скасування чи обмеження дозволу на здійснення польотів
Стаття 5	Недискримінація при стягуванні зборів
Стаття 6	Звільнення від сплати мита та інших зборів
Стаття 7	Переказ зароблених коштів
Стаття 8	Принципи, які регулюють експлуатацію договірних ліній
Стаття 9	Надання експлуатаційної інформації та статистики
Стаття 10	Тарифи
Стаття 11	Комерційна діяльність
Стаття 12	Авіаційна безпека
Стаття 13	Іміграція та контроль документів, необхідних при перевезенні
Стаття 14	Обмін думками
Стаття 15	Консультації
Стаття 16	Врегулювання спорів
Стаття 17	Багатосторонні конвенції
Стаття 18	Реєстрація в Міжнародній організації цивільної авіації
Стаття 19	Попередні угоди
Стаття 20	Набуття чинності, строк дії
Стаття 21	Втрата чинності

Уряд Федеративної Республіки Німеччина
та
Уряд України

які є учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року;

бажачи укласти Угоду, яка стосується встановлення й здійснення повітряних сполучень між і за межами їх відповідних територій;

домовились про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ

(1) У цій Угоді, якщо контекст не припускає інше:

(а) термін "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає будь-який Додаток, прийнятий згідно зі Статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до Додатків або Конвенції, прийняті згідно з її Статтями 90 та 94, у такій мірі, в якій ці Додатки й поправки дійсні для чи ратифіковані обома Договірними Сторонами;

(б) термін "авіаційні влади" стосовно Федеративної Республіки Німеччина - Федеральне міністерство транспорту, а стосовно України - Міністерство транспорту України; або в обох випадках - будь-яку особу чи орган, уповноважені здійснювати функції, які виконують згадані влади;

(в) термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке одна Договірна Сторона призначила, письмово повідомивши іншу Договірну Сторону, відповідно до Статті 3 цієї Угоди як авіапідприємство, яке уповноважене здійснювати міжнародні повітряні сполучення по маршрутах, встановлених згідно зі Статтею 2 (2) цієї Угоди.

(2) Терміни "територія", "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення" та "зупинка з некомерційними цілями" в цій Угоді мають значення, надані їм у Статтях 2 і 96 Конвенції.

(3) Термін "тариф" означає ціну, яка призначена за міжнародне перевезення (тобто, перевезення між пунктами на території двох або більш держав) пасажирів, багажу чи вантажу (виключаючи пошту) і містить:

(a) будь-який наскрізний тариф або сума, яка призначена за міжнародне перевезення, що виставлене на ринку і вже продане, включаючи наскрізні тарифи, розраховані доплати за перевезення через міжнародні дільниці або внутрішні дільниці, які є частиною міжнародної дільниці;

(b) комісійний збір, сплачуваний під час продажу квитків за перевезення пасажирів та багажу або під час укладення відповідних угод за перевезення вантажу;

(c) умови, які визначають застосування тарифу або ціни за перевезення чи сплату комісійного збору.

Він також містить:

(d) будь-які суттєві переваги, надані у зв'язку з виконанням перевезення;

(e) будь-який тариф за перевезення на внутрішній дільниці, продане в додаток до міжнародного перевезення, яке не подане в продаж для виключно внутрішнього польоту і не може бути надане на рівних умовах усім міжнародним перевізникам і споживачам цих послуг.

СТАТТЯ 2

НАДАННЯ КОМЕРЦІЙНИХ ПРАВ

(1) Кожна Договірна Сторона надасть іншій Договірній Стороні з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень призначеною авіапідприємствами право:

(a) здійснювати політ через територію без посадки;

(b) приземлитися на її території з некомерційними цілями;

(c) приземлитися на її території в пунктах, визначених на маршрутах, встановлених відповідно до пункту 2 нижче, щоб приймати на борт або знімати пасажирів, багаж, вантаж і пошту на комерційній основі.

(2) Маршрути, за якими призначені авіапідприємства Договірних Сторін зможуть здійснювати міжнародні повітряні сполучення, будуть вказані в Таблиці маршрутів шляхом обміну нотами.

(3) Вказане в пункті 1 не буде розглядатися стосовно призначених авіапідприємств однієї Договірної Сторони як право приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів, багаж, вантаж і пошту для перевезення за винагороду в інший пункт на території іншої Договірної Сторони (каботаж).

СТАТТЯ 3

ПРИЗНАЧЕННЯ Й ДОЗВІЛ НА ЗДІЙСНЕННЯ ПОЛЬОТІВ

(1) Здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, визначених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, може розпочатися в будь-який час за умови, якщо

(а) Договірна Сторона, якій надані права, вказані у Статті 2 (1) цієї Угоди, призначила одне чи декілька авіапідприємств письмово, і

(б) Договірна Сторона, яка надає ці права, дала дозвіл авіапідприємству чи авіапідприємствам почати повітряне сполучення.

(2) Договірна Сторона, яка надає ці права, із застереженням пунктів 3 і 4 нижче, а також Статті 9 цієї Угоди дає без затримки відповідний дозвіл на здійснення міжнародного повітряного сполучення.

(3) Кожна Договірна Сторона може вимагати від будь-якого авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, подати докази того, що воно здатне виконувати вимоги, визначені законами та правилами першої Договірної Сторони, які регулюють здійснення міжнародних повітряних сполучень.

(4) Кожна Договірна Сторона може відмовити будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, користуватися правами, наданими згідно зі Статтею 2 цієї Угоди, якщо таке авіапідприємство не в змозі довести за вимогою, що переважне володіння та фактичний контроль над таким авіапідприємством належать громадянам чи корпораціям іншої Договірної Сторони.

(5) Кожна Договірна Сторона згідно з положеннями вищезазначених пунктів 1 - 4 матиме право замінити авіапідприємство, яке вона призначила, іншим авіапідприємством. Цейно призначене авіапідприємство матиме такі ж права і нести такі ж зобов'язання, як і авіапідприємство, яке воно заміняє.

СТАТТЯ 4

СКАСУВАННЯ ЧИ ОБМЕЖЕННЯ ДОЗВОЛУ НА ЗДІЙСНЕННЯ ПОЛЬОТІВ

Кожна Договірна Сторона може скасувати чи обмежити шляхом встановлення умов дозвіл, наданий відповідно до Статті 3(2) цієї Угоди, у разі, якщо це авіапідприємство не в змозі дотримуватись законів і правил Договірної Сторони, яка надає права, або не в змозі дотримуватись положень цієї Угоди чи виконувати зобов'язання, що з цього випливають. Таке скасування чи обмеження буде застосовано після консультації, як передбачено Статтею 15 цієї Угоди, якщо тільки негайне припинення здійснення польотів чи встановлення умов не є суттєвим для запобігання подальшим порушенням законів чи правил.

СТАТТЯ 5

НЕДИСКРИМІНАЦІЯ ПРИ СТЯГУВАННІ ЗБОРІВ

Збори, стягувані на території однієї Договірної Сторони за користування аеропортами та іншими авіаційними засобами повітряними суднами будь-якого призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, не будуть вищі ніж ті, які стягуються з повітряного судна національного авіапідприємства, що здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.

СТАТТЯ 6

ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД СПЛАТИ МИТА ТА ІНШИХ ЗБОРІВ

(1) Повітряні судна, які експлуатуються будь-яким призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони і входять на, відправляються потім з або пролітають через територію іншої Договірної Сторони, а також паливо, мастильні матеріали, запасні частини, комплектне обладнання і бортові запаси, що знаходяться на борту таких повітряних суден, будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, стягуваних у зв'язку з імпортуванням, експортуванням або транзитом товарів. Це також буде застосовуватись до товарів, які знаходяться на борту повітряних суден та витрачаються під час польоту через територію останньої Договірної Сторони.

(2) Паливо, мастильні матеріали, запасні частини, комплектне обладнання та бортові запаси, тимчасово імпортовані на територію будь-якої Договірної Сторони, де вони негайно чи після збереження встановлені або іншим чином взяті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, або іншим чином знову експортовані з території першої Договірної Сторони, будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, згаданих у пункті 1 вище. Рекламні матеріали та пере-

візні документи будь-якого призначеного авіапідприємства також будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, зазначених вище в пункті 1, коли вони будуть імпортовані на територію іншої Договірної Сторони.

(3) Паливо та мастильні матеріали, взяті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та використані під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, згаданих у пункті 1 вище, також і від сплати будь-яких інших спеціальних споживчих зборів.

(4) Будь-яка Договірна Сторона може зберігати майно, згадане в пунктах 1 - 3 вище, під митним наглядом.

(5) Якщо не стягуються мита або інші збори, якими обкладається майно, згадане в пунктах 1 - 3 вище, таке майно не буде підлягати економічним санкціям чи обмеженням на імпортування, експортування або транзит, які могли б застосовуватись в іншому випадку.

(6) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть звільнення від сплати податку з обігу або подібних непрямих податків на товари та послуги, які надаються будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, і використовуються з метою його діяльності. Звільнення від сплати податків може здійснюватися у формі нестягування або відшкодування.

СТАТТЯ 7

ПЕРЕКАЗ ЗАРОБЛЕНИХ КОШТІВ

Кожна Договірна Сторона надасть будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, право переказувати в свій головний офіс у будь-який час будь-яким чином, вільно і без обмежень, у будь-якій вільно конвертованій валюті та за офіційним курсом обміну доход, отриманий від продажу авіатранспортних послуг на території іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 8

ПРИНЦИПИ, ЯКІ РЕГУЛЮЮТЬ ЕКСПЛУАТАЦІЮ ДОГОВІРНИХ ЛІНІЙ

(1) Будь-якому призначеному авіапідприємству кожної Договірної Сторони буде надана справедлива та рівна можливість здійснювати повітряні сполучення по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди.

(2) Під час здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, будь-яке призначене авіапідприємство будь-якої Договірної Сторони буде брати до уваги інтереси будь-якого призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони для того, щоб не завдати шкоди повітряним перевезенням, які останнє авіапідприємство здійснює по цих же маршрутах або їх ділянках.

(3) Головною метою здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, буде надання ємності, співрозмірної з прогнозованим попитом на перевезення з та на територію Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємства. Право таких авіапідприємств перевозити комерційне завантаження між пунктами на

маршруті, встановленому відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, які знаходяться на території іншої Договірної Сторони, та пунктами в третіх країнах, буде використано в інтересах плано-мірного розвитку міжнародного повітряного транспорту таким чином, що ємність залежить від:

(a) попиту на перевезення з та на територію Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємства;

(b) попиту на перевезення, існуючого в зонах, через які проходять повітряні сполучення, з урахуванням місцевих та регіональних повітряних сполучень;

(c) вимог економічної експлуатації наскрізних маршрутів перевезення.

(4) Щоб надати справедливу та рівну можливість експлуатації договірних ліній будь-якому призначеному авіапідприємству, частота сполучень, типи використовуваних повітряних суден стосовно ємності, а також розклади рейсів будуть підлягати затвердженню авіаційними владами Договірних Сторін.

(5) Авіаційні влади Договірних Сторін, за необхідністю, намагатимуться досягти задовільного погодження стосовно транспортної ємності та частот.

СТАТТЯ 9

НАДАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ ІНФОРМАЦІЇ ТА СТАТИСТИКИ

(1) Кожне призначене авіапідприємство буде надавати авіаційним владам Договірних Сторін не менш ніж за місяць до початку здійснення повітряних сполучень відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди та до початку кожного наступного періоду, на який встановлюється розклад, тип обслуговування, типи повітряних суден, що експлуатуються, і розкладу рейсів. Короткочасні зміни повідомляються негайно.

(2) Авіаційні влади однієї Договірної Сторони будуть надавати авіаційним владам іншої Договірної Сторони за їх проханням такі періодичні або статистичні дані щодо призначених авіапідприємств, які можуть бути обґрунтовано зажадані з метою перегляду ємності, яка надається будь-яким призначеним авіапідприємством першої Договірної Сторони на маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди. Такі дані повинні включати всю інформацію, необхідну для визначення обсягу, походження та призначених таких перевезень.

СТАТТЯ 10

ТАРИФ

(1) Тарифи, які застосовуються призначеним авіапідприємством на маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, підлягають затвердженню авіаційними владами Договірної Сторони, на території якої знаходиться пункт відправлення перевезення.

(2) При встановленні своїх тарифів призначені авіапідприємства будуть брати до уваги собівартість експлуатації, розумний прибуток, переважні умови конкуренції та ринку, а також інтереси споживачів транспортних послуг. Компетентні авіаційні влади можуть відмовити в затвердженні такого тарифу тільки в тому разі, якщо він не відповідає цим критеріям.

(3) Тарифи будуть подані призначеними авіапідприємствами авіаційним владам для затвердження не менш ніж за один місяць до передбаченої дати їх введення.

(4) Якщо авіаційні влади однієї Договірної Сторони не згодні з тарифом, наданим для затвердження, вони проінформують заінтересоване авіапідприємство протягом двадцяти одного дня після дати надання такого тарифу. У такому разі цей тариф не

буде застосовуватись. Діючий до цього часу тариф, котрий повинен був бути замінений новим тарифом, буде продовжувати застосовуватись.

(5) Якщо авіаційні влади Договірної Сторони вважають, що будь-який тариф, затверджений авіаційними владами іншої Договірної Сторони та використований її призначеним авіапідприємством, не відповідає положенням пункту 2 вище, авіаційні влади першої Договірної Сторони можуть запитати консультації з авіаційними владами іншої Договірної Сторони відповідно до Статті 15 цієї Угоди.

СТАТТЯ 11

КОМЕРЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

(1) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право утримувати на своїй території такі офіси, а також адміністративний, комерційний та технічний персонал, які необхідні призначеному авіапідприємству.

(2) Відкриття офісів та працевлаштування персоналу, згаданого в пункті (1) вище, будуть проведені згідно з законами й правилами відповідної Договірної Сторони, таких, як закони та правила, що стосуються допуску та перебування іноземців на території відповідної Договірної Сторони. Для персоналу, працюючого в згаданих у пункті 1 вище офісах, не буде, однак, вимагатися дозвіл на роботу.

(3) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть будь-якому призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право самостійного обслуговування пасажирів, багажу, вантажу та пошти для призначених або інших авіапідприємств іншої Договірної Сторони. Це право не включає виконання послуг

авіабортового наземного технічного обслуговування (наземне технічне обслуговування повітряних суден), яке залишається прерогативою служб аеропорту.

(4) Кожна Договірна Сторона надасть будь-якому призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право продавати свої транспортні послуги з використанням власних перевізних документів безпосередньо у своїх власних офісах по продажу та через своїх агентів на території іншої Договірної Сторони будь-якому покупцю в будь-якій валюті.

СТАТТЯ 12

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

(1) Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями в межах міжнародного права Договірні Сторони підтверджують прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав та зобов'язань згідно з міжнародним правом, Договірні Сторони, зокрема, будуть діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, вчинену в Монреалі 23 вересня 1971 року.

(2) Договірні Сторони забезпечать за проханням всю необхідну допомогу одна одній для запобігання незаконному захопленню цивільного повітряного судна та іншим актам незаконного втручання, спрямованим проти безпеки такого повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

(3) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна або з іншими актами незаконного втручання, спрямованими проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони, проводячи консультації, допоможуть одна одній шляхом полегшення зв'язку та вживання відповідних заходів, спрямованих на те, щоб усунути швидко і, відповідно, з мінімальним ризиком для життя такі дії чи загрозу дій.

(4) Кожна Договірна Сторона вживе заходів, котрі вона може вважати практично необхідними, щоб забезпечити затримання на землі повітряного судна, яке зазнало акту незаконного захоплення та знаходиться на її території, якщо тільки відправлення не викликано необхідністю зборотти життя членам екіпажу і пасажирам. Ці заходи, якщо можливо, мають бути вжиті на засади взаємних консультацій.

(5) Договірні Сторони у своїх відносинах будуть діяти відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеними як Додатки до Конвенції в тому ступені, в якому такі положення з безпеки застосовні до Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден їх реєстрації або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли відповідно до таких положень з авіаційної безпеки.

(6) Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що до таких експлуатантів повітряних суден може бути висунута вимога додержуватись положень з авіаційної безпеки, згаданих у пункті 5 вище, котрі передбачаються іншою Договірною Стороною для прибуття на, відправлення з або перебування в межах території цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона забезпечить вживання ефективних заходів у межах її території для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, поклажі, а також застосування відповідних заходів безпеки щодо багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт чи навантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вживання обгрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

(7) Якщо Договірна Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки, авіаційні влади іншої Договірної Сторони можуть запитати негайного проведення консультацій з авіаційними владами першої Договірної Сторони. Немовливість досягнення задовільної згоди протягом місяця від дати такого запиту зробить підставу, щоб відмовити в наданні, скасувати, обмежити або встановити умови стосовно дозволу на виконання польотів авіа підприємства або авіа підприємств першої Договірної Сторони. Якщо це вимагається крайньою необхідністю, кожна Договірна Сторона може вживати тимчасові заходи до закінчення місяця.

СТАТТЯ 13

ІМІГРАЦІЯ ТА КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТІВ,
НЕОБХІДНИХ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ

(1) За запитом будь-якої Договірної Сторони інша Договірна Сторона дозволить авіапідприємствам, які використовують комерційні права в обох країнах, вживати заходів, гарантуючих, що перевозяться тільки пасажирів з перавізніими документами, котрі вимагаються для в'їзду або транзиту через країну, яка подала запит.

(2) Кожна Договірна Сторона прийме для перевірки особи, повернену з пункту призначення після визнання її недопущеною в цей пункт, якщо ця особа раніш перебувала на її території перед посадкою на борт, виключаючи випадок прямого транзиту. Договірна Сторона не буде повертати таку особу в країну, де вона раніш була визнана недопущеною.

(3) Це положення не припускає перошкодження державним владам проводити подальшу перевірку повернутої недопущеної особи для визначення її можливого перебування в країні або зробити приготування для її трансферу, переміщення чи депортації в країну, громадянином якої вона є, або де іншим чином можливе її перебування. Якщо особа, котра була визнана недопущеною, загубила або має пошкоджені документи, необхідні під час перевезення, Договірна Сторона прийме замість них документ, посвідчуючий обставини відправлення та прибуття, який виписаний державними владами Договірної Сторони, де особа була визнана недопущеною.

СТАТТЯ 14

ОБМІН ДУМКАМИ

Між авіаційними владами Договірних Сторін за потребою буде проводитись обмін думками для досягнення тісного співробітництва і згоди з усіх питань щодо застосування цієї Угоди.

СТАТТЯ 15

КОНСУЛЬТАЦІЇ

У будь-який час будь-якою Договірною Стороною можуть бути запитані консультації з метою обговорення поправок до цієї Угоди чи Таблиці маршрутів або з питань щодо тлумачення. Те ж саме стосується дискусій щодо застосування цієї Угоди, якщо будь-яка Договірна Сторона вважає, що обмін думками в межах застосування Статті 14 цієї Угоди не призвів до будь-яких задовільних результатів. Такі консультації розпочнуться протягом двох місяців з дати одержання запиту іншою Договірною Стороною.

СТАТТЯ 16

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

(1) Якщо будь-який спір щодо тлумачення чи застосування цієї Угоди не може бути врегульований відповідно до Статті 15 цієї Угоди, питання його вирішення буде надано арбітражному суду на вимогу будь-якої Договірної Сторони.

(2) Такий арбітражний суд буде кожного разу організований згідно з такими положеннями: кожна Договірна Сторона призначить по одному арбітру, а ці два арбітри домовляться стосовно їх голови - громадянина третьої країни, який призначається Урядами. Такі арбітри будуть призначені протягом двох місяців, а голова - протягом трьох місяців від дати, коли одна Договірна Сторона проінформувала іншу Договірну Сторону про свій намір передати питання врегулювання спору до арбітражного суду.

(3) Якщо строки, визначені у пункті 2 вище, не дотримані, будь-яка Договірна Сторона при відсутності будь-якої супутньої розбіжності може запросити Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації зробити необхідні призначення. Якщо Президент є громадянином будь-якої Договірної Сторони або якщо він з інших обставин не може виконувати цю функцію, Віцепрезидент, котрий є його заступником, зробить необхідні призначення.

(4) Арбітражний суд прийме свої рішення більшістю голосів. Такі рішення будуть обов'язковими для Договірних Сторін. Кожна Договірна Сторона візьме на себе видатки свого власного члена, а також свого представництва на арбітражних засіданнях; видатки голови та будь-які інші видатки будуть розподілені нарівно Договірними Сторонами. З усіх інших питань арбітражний суд визначить свою власну процедуру.

СТАТТЯ 17

БАГАТОСТОРОННІ КОНВЕНЦІЇ

У разі набрання чинності загальною багатосторонньою конвенцією щодо повітряного транспорту, яка визнана Договірними Сторонами, положення цієї конвенції будуть переважати. Будь-які дискусії стосовно визначення ступеня, в якому ця Угода обмежена, замінена, змінена або доповнена положеннями бага-

госторонньої конвенції, будуть проведені відповідно до Статті 15 цієї Угоди.

СТАТТЯ 18

РЕЄСТРАЦІЯ В МІЖНАРОДНІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Ця Угода, будь-які поправки до неї та будь-який обмін нотами згідно зі Статтею 2 (2) цієї Угоди будуть передані в Міжнародну організацію цивільної авіації для реєстрації.

СТАТТЯ 19

ПОПЕРЕДНІ УГОДИ

З набуттям чинності цієї Угоди втрачає чинність Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про повітряне сполучення від 11 листопада 1971 року до України та Федеративної Республіки Німеччина.

СТАТТЯ 20

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ, СТРОК ДІЇ

(1) Ця Угода набирає чинності через один місяць від дати, коли Уряди нотифікують один одному, що необхідні внутрішні вимоги для набрвання цієї Угоди чинності виконані.

(2) Ця Угода буде укладена на невизначений строк.

СТАТТЯ 21

ВТРАТА ЧИННОСТІ

Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати іншій Договірній Стороні повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди; таке повідомлення буде одчасно надіслано до Міжнародної організації цивільної авіації. В такому випадку ця Угода втратить чинність через дванадцять місяців від дня одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою до закінчення цього строку. Якщо відсутнє підтвердження про одержання іншою Договірною Стороною повідомлення, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять днів після отримання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

Вчинено в м. Києві "10" червня 1993 року у двох примірниках німецькою та українською мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

ЗА УРЯД
ФЕДЕРАТИВНОЇ РЕСПУБЛІКИ
НІМЕЧЧИНА

ЗА УРЯД
УКРАЇНИ

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF
UKRAINE

Contents

Preamble

Article 1. Definitions

Article 2. Grant of Traffic Rights

Article 3. Designation and Operating Licence

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Licence

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Taxes

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 Examination 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. Previous Agreements

Article 20. Entry into Force, Term

Article 21. Termination

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of Ukraine,
Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago on 7 December 1944,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(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 to the Annexes or to the Convention pursuant to Article 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have come into effect for, or have been ratified by, both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authority" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of Ukraine, the Ministry of Transport; or, in both cases, any other person or agency authorized to perform the duties incumbent upon the said authorities;

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

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" are used, for the purposes of this Agreement, within the meaning of 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 on the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

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

(b) the commission to be paid on the sale 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 carriage;

(e) any fare for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic flights 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 the operation of international air services by designated airlines the right:

(a) to fly over 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 embark or disembark passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties are 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 give any designated airline of either Contracting Party the right to embark in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail for transport against remuneration to another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

Article 3. Designation and Operating Licence

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

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

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

(2) The Contracting Party granting these rights shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, grant a licence 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 first Contracting Party's laws and regulations governing international air traffic operations.

(4) Either Contracting Party may deny to any airline designated by the other Contracting Party the exercise of the rights granted in accordance with Article 2, if the airline cannot, when requested to do so, furnish proof that nationals or corporations of the other Contracting Party or the Contracting Party itself do not have a majority holding in and actual control over the airline.

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

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Licence

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the licence granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultation as provided for in Article 15 of this Agreement, unless the 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 within the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on the aircraft of a national airline in similar international air services.

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Taxes

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing from, or flying over the other Contracting Party's territory, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other taxes levied on the import, export or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight over 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, to be installed in or otherwise taken on board aircraft of the other Contracting Party's designated airline immediately or after storage, or to be otherwise re-exported from the first Contracting Party's territory, shall be exempt from the customs duties and other taxes mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any airline designated by a Contracting Party shall likewise be exempt from the customs duties and other taxes mentioned in paragraph 1 above when imported into the other Contracting Party's territory.

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

(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 taxes are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic import, export or transit prohibitions or restrictions 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 delivered or provided 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, by any means, freely and without re-

strictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue earned by the sale of air transport services in the other Contracting Party's territory.

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, the designated airlines of either Contracting Party shall take the interests of each of the other Contracting Party's designated airlines into account so as not to affect unduly the air services operated by the latter airlines 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 aim primarily to provide capacity commensurate with foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The airline's right of carriage 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, to ensure that capacity is related to:

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

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

(c) the requirements of economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of all designated airlines, the frequency of services, the types of aircraft as regards capacity, and 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 beginning of each subsequent flight scheduling 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 authority of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authority of the other Contracting Party, upon request, such periodic or other statistical data on the designated airlines as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the other Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all in-

formation required to determine the amount of traffic carried and the origin and destination of such traffic.

Article 10. Tariffs

(1) The tariffs charged by a designated airline 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 is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account their operating costs, a reasonable profit, prevailing competitive and market conditions and the interests of transport users. The competent aeronautical authority 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 scheduled date of introduction.

(4) If the aeronautical authority of either Contracting Party does not consent to a tariff submitted for its approval, it shall so inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff, in which case the tariff shall not be applied. The tariff previously applied, which was to have been replaced by the new tariff, shall continue to be applied.

(5) If the aeronautical authority of either Contracting Party is of the opinion that a tariff approved by the aeronautical authority of the other Contracting Party and applied by its designated airlines does not comply with paragraph 2 above, the aeronautical authority of that Contracting Party may request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party in accordance with Article 15.

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 staff as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. Office staff employed pursuant to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

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

(4) Each Contracting Party shall grant to every designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services using 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 and in any currency.

Article 12. Aviation Security

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

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

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

(4) Each Contracting Party shall take such 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, within 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 safety provisions established by the International Civil Aviation Organization and annexed to the Convention on Civil Aviation to the extent that such safety provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft registered with them or aircraft operators whose principal place of business or permanent residence is in their territory act in conformity with those aviation safety provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such aircraft operators may be required to observe the aviation safety provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for aircraft entering, departing from, or located in the other Contracting Party's territory. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect aircraft, 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 set out in this Article, the aeronautical authority of the other Contracting Party may request immediate consultations with that Contracting Party's aeronautical authority. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such a request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating licence of an airline or airlines of that Contracting Party. If warranted by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the one-month time limit.

Article 13. Immigration and Examination of Travel Documents

(1) At 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 investigation a person being returned from his point of disembarkation after having been denied entry if that person had previously stayed on its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he had earlier been denied entry.

(3) This provision shall not prevent public authorities from further investigating a returned person who has been denied entry to determine whether he could be allowed into the State or to make arrangements for his transfer, removal or deportation to the State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. When a person who has been denied entry 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 that had denied him entry.

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 on 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 under Article 14 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date on which the request is received by the other Contracting Party.

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 a court of arbitration at the request of either Contracting Party.

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

(3) In the event of failure to observe the periods specified in paragraph 2 above, 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 shall make the appointments.

(4) The court of arbitration shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of its own member and 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 court of arbitration shall determine its procedure.

Article 17. Multilateral Conventions

Should a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties enter into force, the provisions of that convention shall prevail. Any discussions to determine 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) shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 19. Previous Agreements

Upon the entry into force of this Agreement, the Air Transport Agreement of 11 November 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall cease to have effect between the Federal Republic of Germany and the Republic of Ukraine.

Article 20. Entry into Force, Term

(1) This Agreement shall enter into force one month after the date on which both Governments have informed each other that the necessary national conditions for the Agreement's entry into force have been fulfilled.

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

Article 21. 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 a case, the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of any acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Kiev on 10 June 1993 in two copies, each in the German and Ukrainian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

J. TRUMPF

MATTHIAS WISSMAN

For the Government of the Republic of Ukraine:

O. D. KLIMPUSH

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'UKRAINE

Préambule

Article 1. Définitions

Article 2. Octroi de droits

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation

Article 5. Non-discrimination en matière de droits

Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des bénéfices

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

Article 9. Echange d'informations et de statistiques

Article 10. Tarifs

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité de l'aviation

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

Article 14. Echange 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. Accords antérieurs

Article 20. Entrée en vigueur et durée

Article 21. Dénonciation

La République fédérale d'Allemagne et la République d'Ukraine,

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

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

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports, dans le cas de la République d'Ukraine le Ministère des transports ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités ;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transport aérien que l'une ou l'autre des Parties contractantes a désignée par écrit à l'autre Partie conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 dudit Accord.

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

3. L'expression "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport international (c'est-à-dire le transport entre des points situés sur les territoires de deux ou plusieurs États) de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et englobe :

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

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

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

Ladite expression comprend également :

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

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

Article 2. Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées, le droit :

a) De survoler son territoire sans y faire escale ;

b) De faire des escales non commerciales sur son territoire : et

c) D'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux sont spécifiées dans un tableau des routes par échange de notes.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location à un autre point du territoire de cette Partie contractante (cabotage).

Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

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

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

b) La Partie contractante ayant accordé ces droits ait autorisé l'entreprise ou les entreprises désignées à exploiter les services aériens.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article ainsi que de l'article 9 du présent Accord, la Partie contractante ayant accordé ces droits délivre sans tarder le permis d'exploitation des services aériens internationaux.

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

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante le permis d'exercer les droits reconnus à l'article 2 si cette entreprise n'est pas en mesure de fournir à leur demande la preuve que les ressortissants ou les sociétés de l'autre Partie contractante ou la Partie contractante elle-même ne détiennent pas une majorité dans l'entreprise ou ne la contrôlent pas.

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

Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation

Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, l'une ou l'autre des Parties contractantes

peut annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Cette annulation ou limitation est précédée des consultations prévues à l'article 15 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

Article 5. Non-discrimination en matière de droits

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

Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits

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

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

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

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut conserver les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus sous surveillance douanière.

5. Lorsqu'il n'est pas perçu de droits de douane ou autres droits sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

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

activités normales. Cette exonération peut revêtir la forme d'une exemption ou d'un remboursement

Article 7. Transfert des bénéfices

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit de transférer à son siège à tout moment et par tout moyen, librement et sans restriction, dans toutes les monnaies librement convertibles et au taux de change officiel, les bénéfices tirés de la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

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

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde :

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

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

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

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

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

Article 9. Echange d'informations et de statistiques

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

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

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée pour le transport de passagers sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le point de départ du voyage (selon les informations figurant dans les documents de transport).

2. Les tarifs pratiqués par les entreprises désignées prennent en considération les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les tarifs pratiqués par les entreprises concurrentes et ceux pratiqués sur le marché ainsi que les intérêts des usagers des services de transport. Les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent refuser d'approuver un tarif que si celui-ci ne répond pas aux critères susmentionnés.

3. Les entreprises désignées soumettent les tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques au moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas le tarif qui leur a été présenté, elles en informent l'entreprise intéressée dans les 21 jours suivant la date de présentation du tarif. En pareil cas, ce tarif n'est pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors devant être remplacé par le nouveau tarif demeure en vigueur.

5. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes estiment que le tarif approuvé par les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante et qui est appliqué par ses entreprises désignées n'est pas conforme au paragraphe 2, les autorités aéronautiques de cette partie contractante peut demander l'ouverture de consultations avec l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante conformément à l'article 15.

Article 11. Activités commerciales

1. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique dont elle a besoin.

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

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

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

Article 12. Sécurité de l'aviation

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

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

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

mettre rapidement et sûrement fin, avec un minimum de risques pour des vies humaines, audit incident ou à ladite menace.

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

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

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

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

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

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

2. Chacune des Parties contractantes admet pour examen de sa situation toute personne renvoyée de l'aéroport de débarquement après refoulement si l'intéressé a précédemment séjourné sur son territoire autrement qu'en transit direct avant de s'embarquer. Les Parties

contractantes s'abstiennent de renvoyer une telle personne dans le pays dont elle a précédemment été refoulée.

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

Article 14. Echange de vues

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

Article 15. Consultations

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 14 n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites consultations commencent dans un délai de deux mois suivant la date d'une telle demande par l'autre Partie contractante.

Article 16. Règlement des différends

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 15 dudit Accord est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés l'une ou l'autre des Parties contractantes par faute d'autre arrangement à ce sujet, invite 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 des Parties contractantes ou est autrement empêché dans cette tâche, les désignations requises sont effectuées par le vice-président du Conseil, agissant en son nom.

4. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix et ses décisions lient les Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais afférents à son arbitre ainsi qu'à sa représentation à la procédure arbitrale. Les frais afférents au Président et toutes autres dépenses sont prises à leur charge à parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards le tribunal arbitral arrête sa propre procédure.

Article 17. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Toutes discussions tendant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord sera abrogé remplacé, amendé ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale sont menées conformément à l'article 15 du présent Accord

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

Le présent Accord, ses amendements et tout échange de notes effectués conformément au paragraphe 2 de l'article 2 sont communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Accords antérieurs

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord du 11 novembre 1971 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif aux transports aériens cessera de produire effet entre la République fédérale d'Allemagne et la République d'Ukraine.

Article 20. Entrée en vigueur et durée

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle les deux Gouvernements se sont notifiés que les conditions nationales nécessaires à cette fin sont remplies.

2. Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

Article 21. Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait a Kiev le 10 juin 1993 en double exemplaire en allemand et en ukrainien ; les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

J. TRUMPF

MATTHIAS WISSMAN

Pour la République d'Ukraine :

O. D. KLIMPUSH

