

No. 37220

**Germany
and
Belarus**

**Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the
Government of the Republic of Belarus concerning air services. Minsk, 3
December 1997**

Entry into force: *9 September 2000, in accordance with article 21*

Authentic texts: *Belarusian and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 12 January 2001*

**Allemagne
et
Bélarus**

**Accord de services aériens entre le Gouvernement de la République fédérale
d'Allemagne et le Gouvernement de la République du Bélarus. Minsk, 3
décembre 1997**

Entrée en vigueur : *9 septembre 2000, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *bélarussien et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 12 janvier 2001*

[BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSIEN]

ПАГАДНЕННЕ

ПАМІЖ ФЕДЭРАТЫЎНАЙ РЭСПУБЛІКАЙ ГЕРМАНІЯ І
РЭСПУБЛІКАЙ БЕЛАРУСЬ

АБ

ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІНАХ

Змест
Прэамбула

- Артыкул 1 Вызначэнні
- Артыкул 2 Надаванне правоў перавозак
- Артыкул 3 Назначэнне і выдача дазволаў на эксплуатацыю
- Артыкул 4 Ануляванне або прымяненне абмежаванняў у адносінах да дазволу на эксплуатацыю
- Артыкул 5 Адзіны падыход у адносінах да збораў
- Артыкул 6 Вызваленне ад мытных пошлін і іншых збораў
- Артыкул 7 Перавод даходаў
- Артыкул 8 Прынцыпы ажыццяўлення рэгулярных паветраных зносін
- Артыкул 9 Прадастаўленне эксплуатацыйных і статыстычных даных
- Артыкул 10 Тарыфы
- Артыкул 11 Камерцыйная дзейнасць
- Артыкул 12 Бяспека палётаў
- Артыкул 13 Авіяцыйная бяспека
- Артыкул 14 Уезд і кантроль праязных дакументаў
- Артыкул 15 Абмен меркаваннямі
- Артыкул 16 Кансультацыі
- Артыкул 17 Вырашэнне спрэчак
- Артыкул 18 Шматбаковыя канвенцыі
- Артыкул 19 Рэгістрацыя ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі
- Артыкул 20 Ранейшыя Пагадненні
- Артыкул 21 Уступленне ў сілу, тэрмін дзеяння
- Артыкул 22 Скасаванне

Федэратыўная Рэспубліка Германія і Рэспубліка Беларусь,

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года,

жадаючы заключыць Пагадненне адносна ўсталявання і выканання рэгулярных паветраных зносін паміж іх тэрыторыямі і па-за іх межамі,

пагадзіліся аб ніжэйпададзеным:

Артыкул 1
Вызначэнні

(1) Для мэтай гэтага Пагаднення, калі ў тэксце не прадугледжана іншае:

а) тэрмін "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года, і ўключае любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 гэтай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадатку або да Канвенцыі, згодна з Артыкуламі 90 і 94 Канвенцыі, калі такія Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу або былі ратыфікаваны для абодвух Дагаворных Бакоў;

б) тэрмін "авіяцыйныя ўлады" азначае ў адносінах да Федэратыўнай Рэспублікі Германія - Федэральнае Міністэрства Транспарту; у адносінах да Рэспублікі Беларусь - Дзяржаўны Камітэт па авіяцыі; або ў абодвух выпадках любую іншую асобу або арганізацыю, упаўнаважаных выконваць функцыі, ускладзеныя на памянёныя ўлады;

в) тэрмін "назначанае авіяпрадпрыемства" азначае любое авіяпрадпрыемства, якое адзін з Дагаворных Бакоў у адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення назначыў шляхам пісьмовага паведамлення другому Дагаворнаму Боку ў якасці авіяпрадпрыемства, якое будзе ажыццяўляць міжнародныя паветрабныя зносіны па маршрутах, устаноўленых згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення;

г) тэрмін "Дагаворныя Бакі" азначае Федэратыўную Рэспубліку Германія і Рэспубліку Беларусь, якія з'яўляюцца Дагаворнымі Бакамі гэтага Пагаднення.

(2) тэрміны "тэрыторыя", "паветраныя зносіны", "міжнародныя паветраныя зносіны" і "прыпынак з некамерцыйнымі мэтамі", што выкарыстоўваюцца ў гэтым Пагадненні; маюць значэнні, што дадзены ў Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі.

(3) тэрмін "тарыф" азначае цану, устаноўленую за міжнародную перавозку (менавіта, перавозку паміж пунктамі на тэрыторыях дзвюх або больш дзяржаў)

пасажыраў, багажу, грузу (выключаючы пошту), і якая ўключае:

а) любы скразны тариф або суму ставак за міжнародную перавозку, што прададзена як такая, уключаючы скразныя тарыфы, што пабудаваны з прымяненнем іншых тарыфаў або "add-on" тарыфаў, якія служаць для разлікаў перавозкі на міжнародных участках або ўнутраных участках, што з'яўляюцца часткай міжнароднай перавозкі;

б) камісійныя, што спаганяюцца за продаж білетаў на перавозку пасажыраў і іх багажу, або за адпаведны продаж перавозкі грузу;

в) умовы, што рэгламентуюць прымяненне тарыфаў або цэн на перавозку, або спагнанне камісійных.

Гэта таксама ўключае:

г) любыя значныя паслугі, што прадастаўлены ў сувязі з перавозкай;

д) любыя тарыфы за перавозку на ўнутраным участку, што прададзена як дадатак да міжнароднай перавозкі, якіх не існуе для чыста ўнутраных перавозак і якія не павінны давацца на аднолькавых умовах усім міжнародным перавозчыкам і іх кліентам.

Артыкул 2

Надаванне правоў перавозак

(1) Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку ў мэтах ажыццяўлення міжнародных паветраных зносін назначанымі авіяпрадпрыемствамі права:

а) пралёту праз яго тэрыторыю без пасадкі;

б) ажыццяўляць пасадку на яго тэрыторыі з некамерцыйнымі мэтамі; і

в) ажыццяўляць пасадку на яго тэрыторыі ў пунктах, указаных для дадзенага маршруту, вызначаных у адпаведнасці з палажэннямі, што выкладзены ніжэй у

пункце 2, з мэтай пагрузкі і выгрузкі пасажыраў, багажу, грузу і пошты на камерцыйнай падставе.

(2) Маршруты, па якіх назначаны Дагаворнымі Бакамі авіяпрадпрыемствы будуць улаўнаваны ажыццяўляць міжнародныя паветраныя зносіны, будуць вызначаны ў Табліцы Маршрутаў шляхам абмену нотамі.

(3) Нішто ў пункце 1 гэтага Артыкула не будзе разглядацца як надаванне любому назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку права браць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, багаж, груз і пошту, што перавозыцца за ўзнагароджанне і накіроўваюцца ў другі пункт у межах тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку (кабатаж).

(4) Надаванне правоў на перавозку ў адпаведнасці з указаным вышэй пунктам 1 не ўключае надаванне права на перавозку пасажыраў, багажу, грузу і пошты паміж пунктамі на тэрыторыі Дагаворнага Боку, што надае правы, і пунктамі на тэрыторыі трэцяй краіны або наадварот (пятая свабода). Правы на перавозку з пятай свабодой будуць наданы на падставе спецыяльных пагадненняў паміж авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў.

Артыкул 3 Назначэнне і выдача дазволаў на эксплуатацыю

(1) Міжнародныя паветраныя зносіны па маршрутах, вызначаных у адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, могуць быць пачаты ў любы час, улічваючы што:

а) Дагаворны Бок, якому былі наданы правы, вызначаныя пунктам 1 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, назначыў шляхам пісьмовага паведамлення адно або некалькі авіяпрадпрыемстваў; і

б) Дагаворны Бок, што надае такія правы, выдаў назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам дазвол на ажыццяўленне паветраных зносін.

(2) Дагаворны Бок, што надае такія правы, будзе выдаваць безадкладна дазвол на эксплуатацыю ў мэтах ажыццяўлення міжнародных паветраных зносін з улікам палажэнняў пунктаў 3 і 4 гэтага Артыкула, а таксама Артыкула 9 гэтага Пагаднення.

(3) Кожны Дагаворны Бок можа патрабаваць ад кожнага назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку прадастаўленне доказаў таго, што яно здольна задавальняць патрабаванням, што прадпісаны законамі і правіламі першага Дагаворнага Боку, якія рэгулююць выкананне міжнародных паветраных перавозак.

(4) Кожны Дагаворны Бок можа адмовіць любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку ў выкарыстанні правоў, нададзеных паводле Артыкула 2 гэтага Пагаднення, калі гэта авіяпрадпрыемства не можа прадаставіць па патрабаванню доказы таго, што пераважнае валоданне і сапраўдны кантроль над ім належыць грамадзянам або арганізацыям другога Дагаворнага Боку, або самому Дагаворнаму Боку. Па прычыне прававых абавязальстваў Федэратыўнай Рэспублікі Германія ў адносінах да Еўрапейскага Саюза другі Дагаворны Бок мае гэта права толькі тады, калі назначанае Федэратыўнай Рэспублікай Германія авіяпрадпрыемства не можа даказаць па патрабаванню, што пераважнае валоданне такім авіяпрадпрыемствам належыць дзяржаве-члену Еўрапейскага Саюза, грамадзянам або арганізацыям такіх дзяржаў-членаў Саюза, і сапраўдны кантроль належыць такой дзяржаве, яе грамадзянам або арганізацыям.

(5) Кожны Дагаворны Бок мае права з улікам палажэнняў пунктаў 1-4 гэтага Артыкула замяніць ужо назначанае ім авіяпрадпрыемства іншым авіяпрадпрыемствам. Нованазначанае авіяпрадпрыемства будзе мець тыя ж правы і тыя ж абавязальствы, што і авіяпрадпрыемства, якое яно замяняе.

Артыкул 4

Ануляванне або прымяненне абмежаванняў у адносінах да дазволу на эксплуатацыю

Кожны Дагаворны Бок можа ануляваць або ўвесці абмежаванні на дазвол, што наданы ў адпаведнасці з

пунктам 2 Артыкула 3 гэтага Пагаднення, у выпадку невыканання назначаным авіяпрадпрыемствам законаў або правілаў Дагаворнага Боку, што надае правы, або палажэнняў гэтага Пагаднення, або ў выпадку невыканання абавязацельстваў, што вынікаюць з яго. Такому ануляванню дазволу або ўвядзенню абмежаванняў павінна папярэднічаць правядзенне кансультацый, як гэта вызначана ў Артыкуле 16 гэтага Пагаднення, калі толькі не патрабуецца неадкладнае прыпыненне палётаў або ўвядзенне абмежаванняў з тым, каб выключыць далейшыя парушэнні законаў або правілаў.

Артыкул 5

Адзіны падыход у адносінах да збораў

Зборы, што ўстаноўлены на тэрыторыі кожнага з Дагаворных Бакоў за выкарыстанне аэрапортаў або іншага авіяцыйнага абсталявання для абслугоўвання самалётаў любога назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, не павінны быць вышэй за тыя, якія ўстаноўлены для павятраных суднаў авіяпрадпрыемства першага Дагаворнага Боку, які эксплуатае аналагічныя міжнародныя павятраныя лініі.

Артыкул 6

Вызваленне ад мытных пошлін і іншых збораў

(1) Павятраныя судны, што эксплуатаюцца любым назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку, пры ўваходзе/выхадзе з/на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку або пры пралёце яго тэрыторыі, а таксама паліва, змазачныя матэрыялы, запасныя часткі, табельная маёмасць і бартавыя запасы, што знаходзяцца на борце такіх павятраных суднаў, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, што спаганяюцца пры іх узове, вывазе або транзіце. Гэта таксама прымяняецца да тавараў, што знаходзяцца на борце павятранага судна і выкарыстоўваюцца падчас палёту праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку.

(2) Паліва, змазачныя матэрыялы, бартавыя запасы, табельная маёмасць і запасныя часткі, што часова ўвозяцца на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку, з тым, каб неадкладна пасля іх узову або пасля захоўвання

ўстанавіць на борце або ўзяць на борт паветраных суднаў назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, або, што іншым чынам зноў вывозяцца з тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, якія ўказаны ў пункце 1 гэтага Артыкула. Рэкламныя матэрыялы або перавозачныя дакументы любога назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку пры іх узове на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку таксама вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, указаных у пункце 1 гэтага Артыкула.

(3) Паліва і змазачныя матэрыялы, што прыняты на борт паветраных суднаў любога назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і выкарыстоўваюцца ў міжнародных паветраных зносінах, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, указаных у пункце 1 гэтага Артыкула, а таксама ад магчымых спецыяльных падаткаў на спажыванне.

(4) Кожны Дагаворны Бок можа паставіць матэрыялы, памянёныя ў пунктах 1-3 гэтага Артыкула, пад кантроль мытных улад.

(5) Матэрыялы, памянёныя ў пунктах 1-3 гэтага Артыкула, вызваленыя ад аплаты мытных пошлін і іншых збораў, не будуць падвяргацца ніякім эканамічным забаронам або абмежаванням, што звычайна прымяняюцца да іх, якія датычаць увозу, вывазу або транзіту гэтых тавараў.

(6) Кожны Дагаворны Бок на ўмовах узаемнасці прадастаўляе вызваленне ад падаткаў з абароту або аналагічных ускосных падаткаў на тавары і паслугі, што пастаўляюцца або прадастаўляюцца любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку і выкарыстоўваюцца для ажыццяўлення яго дзейнасці. Вызваленне ад падаткаў можа быць ажыццяўлена ў выглядзе вызвалення або звароту ў адпаведнасці з дзеючым нацыянальным заканадаўствам.

Артыкул 7
Перавод даходаў

Кожны Дагаворны Бок надае кожнаму назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права свабодна і без абмежаванняў пераводзіць у сваю галоўную кантору даходы, што атрыманы ад продажу авіяперавозак на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і выцякаюць з уласнага продажу і продажу агентамі, у любой свабодна канверсаванай валюце па афіцыйнаму абменнаму курсу.

Артыкул 8
Прынцыпы ажыццяўлення рэгулярных паветраных зносін

(1) Любыя назначаныя авіяпрадпрыемствы кожнага Дагаворнага Боку павінны мець справядлівыя і роўныя магчымасці пры эксплуатацыі авіяліній на маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення.

(2) Пры эксплуатацыі міжнародных паветраных ліній на маршрутах, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, любое назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку будзе ўлічваць інтарэсы любога назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, каб не нанесці адпаведна шкоды паветраным перавозкам, што ажыццяўляюцца гэтымі прадпрыемствамі па адных і тых жа маршрутах або іх частцы.

(3) Міжнародныя паветраныя зносіны па маршрутах, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2, маюць сваёй асноўнай мэтай надаць ёмістасці, якія адпавядалі б мяркуемаму попыту на перавозкі на або з тэрыторыі Дагаворнага Боку, што назначыў авіяпрадпрыемства. Права такога авіяпрадпрыемства на перавозку паміж пунктамі маршрута, вызначанага ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, якія размешчаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, і пунктамі трэцяй краіны, павінна адпавядаць агульным прынцыпам развіцця міжнародных паветраных зносін, згодна з якімі ёмістасць будзе залежыць ад:

а) патрэб у перавозках на/з тэрыторыі Дагаворных Бакоў, што назначылі авіяпрадпрыемствы;

б) патрэб у перавозках таго раёну, праз які праходзіць авіялінія, прымаючы да ўвагі мясцовыя і рэгіянальныя авіялініі;

в) патрэб у эканамічным ажыццяўленні транзітных перавозак.

(4) Дзеля забеспячэння любому назначанаму авіяпрадпрыемству справядлівых і роўных магчымасцей, частата палётаў, тыпы паветраных суднаў з улікам іх ёмістасці, якія будуць эксплуатавацца, а таксама расклад палётаў падлягаць адабрэнню авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў. Колькасць прапануемых назначанымі авіяпрадпрыемствамі месцаў павінна быць збалансавана і не павінна перавышаць суадносін, якія вызначаны авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў шляхам абмену нотамі.

(5) Авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў прыкладуць, калі гэта неабходна, усе намаганні, каб дасягнуць пагаднення, што задавальняе абодва Дагаворныя Бакі адносна ёмістасцей і частаты палётаў.

Артыкул 9

Прадастаўленне эксплуатацыйных і статыстычных даных

(1) Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства паведамляе авіяцыйным уладам Дагаворных Бакоў не пазней чым за адзін месяц да пачатку палётаў і кожнага наступнага сезоннага перыяду эксплуатацыі па маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, катэгорыі палёту, тыпы эксплуатаемых паветраных суднаў і расклад іх палётаў. Аб усіх разавых змяненнях неабходна інфармаваць неадкладна.

(2) Авіяцыйныя ўлады аднаго Дагаворнага Боку прадастаўляюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку па іх просьбе ўсе рэгулярныя і іншыя статыстычныя даныя, што датычаць назначаных авіяпрадпрыемстваў, якія могуць патрабавацца з мэтай праверкі ёмістасці,

надаваемай кожным назначаным авіяпрадпрыемствам першага Дагаворнага Боку па маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення. Такія даныя павінны ўключаць усю інфармацыю, неабходную для вызначэння аб'ёму, а таксама пунктаў адпраўлення і прызначэння.

Артыкул 10 Тарыфы

(1) Тарыфы, што прымяняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі за перавозку пасажыраў на маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, падлягаюць адабрэнню авіяцыйнымі ўладамі Пагаворнага Боку, на тэрыторыі якога знаходзіцца пункт адпраўлення (у адпаведнасці з інфармацыяй у перавозачных дакументах).

(2) У сваіх тарыфах назначання авіяпрадпрыемствы павінны ўлічваць эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак, існуючыя ўмовы канкурэнцыі і рынку, а таксама інтарэсы карыстальнікаў транспарту. Адпаведныя авіяцыйныя ўлады могуць адмовіць у адабрэнні тарыфу толькі ў тым выпадку, калі ён не адпавядае гэтым умовам.

(3) Тарыфы прадастаўляюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі на адабрэнне авіяцыйных улад не пазней чым за адзін месяц да мяркуемай даты іх увядзення.

(4) Калі авіяцыйныя ўлады любога Дагаворнага Боку не згодны з тарыфам, што прадастаўлены ім на адабрэнне, яны праінфармуюць адпаведнае авіяпрадпрыемства на працягу 21 дня з даты прадастаўлення тарыфу. У гэтым выпадку тарыф не прымяняецца. Тарыф, які прымяняўся да гэтага і які павінен быў быць заменены новым тарыфам, будзе прымяняцца і далей.

Артыкул 11
Камерцыйная дзейнасць

(1) Кожны Дагаворны Бок надае на ўзаемнай аснове любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права ўтрымліваць на яго тэрыторыі прадстаўніцтвы з адміністрацыйным, камерцыйным і тэхнічным персаналам, якія неабходны назначанаму авіяпрадпрыемству.

(2) Адкарыццё прадстаўніцтваў і прыём на працу персаналу, указанага ў пункце 1 гэтага Артыкула, ажыццяўляецца з выконваннем законаў і правілаў адпаведнага Дагаворнага Боку, якія датычаць уезду іншаземцаў і іх знаходжання на тэрыторыі адпаведнага Дагаворнага Боку. Аднак, для персаналу, што працуе ў прадстаўніцтвах згодна з пунктам 1 гэтага Артыкула, дазвол на вярну не патрабуецца.

(3) Кожны Дагаворны Бок будзе надаваць на ўзаемнай аснове любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права самастойнага афармлення пасажыраў, багажу, грузу і пошты для назначанага або іншага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку. Гэта права не ўключае ў сябе паслугі па наземнаму абслугоўванню (наземнае абслугоўванне самалётаў), што з'яўляецца прэрагатывай наземных службаў аэрапортаў.

(4) Кожны з Дагаворных Бакоў будзе надаваць любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права ажыццяўляць продаж авіяперавозак па сваіх асабістых перавозачных документах у асабістых офісах і праз сваіх агентаў на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку любой асобе і за любую валюту.

Артыкул 12
Бяспека палётаў

(1) Кожны Дагаворны Бок мае права патрабаваць правядзення кансультацый аб нормах бяспекі, што прымяняюцца другім Дагаворным Бокам адносна авіяцыйных збудаванняў, экіпажаў, паветраных суднаў і работы прызначаных прадпрыемстваў. Калі адзін з Дагаворных

Бакоў пасля такіх кансультацый канстатуе, што другі Дагаворны Бок неэфектыўна прымяняе і выконвае ў гэтай галіне нормы і патрабаванні бяспекі, якія адпавядаюць сама меней мінімальным нормам, вызначаемым у адпаведнасці з Канвенцыяй аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, то другому Дагаворнаму Боку будуць паведамлены такія канстатацыі, а таксама крокі, якія лічацца неабходнымі для выканання вызначаных мінімальных норм; другі Дагаворны Бок прыме належныя меры для выпраўлення становішча. Калі другі Дагаворны Бок на працягу разумнага тэрміну - у любым выпадку на працягу пятнаццаці (15) дзён - не прыме належныя меры, то гэта будзе прычынай прымянення артыкул 4.

(2) Калі для забеспячэння бяспекі работы прадпрыемства патрабуюцца неадкладныя меры, то адзін Дагаворны Бок мае права прыняць меры ў адпаведнасці з артыкулам 4 да пачатку кансультацый.

(3) Кожная мера аднаго з Дагаворных Бакоў, прымаемая ў адпаведнасці з пунктамі 1 і 2 гэтага артыкула, будзе прыпынена, як толькі другі Дагаворны Бок пачне выконваць палажэнні па бяспецы, вызначаныя ў гэтым артыкуле.

Артыкул 13 Авіяцыйная бяспека

(1) У адпаведнасці з сваімі правамі і абавязальствамі, што вынікаюць з міжнароднага права, Дагаворныя Бакі пацвярджаюць абавязальства, што ўзята імі ў адносінах адзін да аднаго, абараняць бяспеку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшання. Не абмяжоўваючы агульную прымянімасць сваіх правоў і абавязальстваў па міжнароднаму праву, Дагаворныя Бакі, у прыватнасці, дзейнічаюць згодна з палажэннямі Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых дзеяннях, што маюць месца на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветраных суднаў, падпісанай у Гааге 16 снежня 1970 года, і Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 года, і Пратакола аб барацьбе з незаконнымі актамі насілля ў аэрапортах, што

абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю, падпісанага ў Манрэалі 24 лютага 1988 года ў дапаўненне да Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанага ў Манрэалі 23 верасня 1971 года.

(2) Дагаворныя Бакі аказваюць па запыту ўсю неабходную дапамогу адзін аднаму ў прадухіленні незаконнага захопу грамадзянскіх паветраных суднаў і іншых незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі такіх паветраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажу, аэрапортаў і аэранавігацыйных сродкаў, а таксама любой іншай пагрозы бяспекі грамадзянскай авіяцыі.

(3) Калі будзе мець месца незаконны захоп грамадзянскага паветранага судна або пагроза такога захопу або іншы акт незаконнага ўмяшання, што стварае пагрозу бяспекі такіх суднаў, іх пасажырам і экіпажу, аэрапортам або аэранавігацыйным сродкам, Дагаворныя Бакі будуць пры ўзаемных кансультацыях садзейнічаць адзін аднаму ў спрашчэнні сувязі і іншых адпаведных мер, накіраваных на спыненне такога здарэння або яго пагрозы так хутка, як гэта магчыма з улікам мінімальнай рызыкі для жыцця.

(4) Кожны Дагаворны Бок прадпрыме ўсе магчымыя з яго боку захады для забеспячэння таго, каб незаконна захопленое паветранае судна або паветранае судна, супраць якога здзейснены іншыя акты незаконнага ўмяшання, і што знаходзіцца ў гэты час на зямлі яго тэрыторыі, будзе ўтрымлівацца на зямлі, калі толькі вылет паветранага судна не будзе вызваны неабходнасцю абароны жыцця яго экіпажу і пасажыраў. Па магчымасці, такія захады будуць прымацца на падставе ўзаемных кансультацый.

(5) Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, што ўстаноўлены Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і вызначаны ў Дадатках да Канвенцыі ў той ступені, у якой такія палажэнні па бяспецы прымянімы да Дагаворных Бакоў; яны будуць патрабаваць, каб эксплуатанты паветраных суднаў, занесеных у іх рэестр, і эксплуатанты паветраных суднаў, асноўнае месца дзейнасці або пастаяннае месцазнаходжанне якіх знаходзіцца на іх тэрыторыі, і эксплуатанты аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі ў

адпаведнасці з такімі палажэннямі і патрабаваннямі па авіяцыйнай бяспецы.

(6) Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца з тым, што ад такіх эксплуатаантаў паветраных суднаў можа быць патрабавана выконванне палажэнняў па авіяцыйнай бяспецы, указаных у пункце 5 гэтага Артыкула, што ўстанаўліваюцца другім Дагаворным Бокам у адносінах да прылёту, вылету або знаходжання на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок забяспечыць, каб на яго тэрыторыі прымяняліся дзейсныя меры па абароне паветраных суднаў і па догляду пасажыраў, экіпажаў і ручной паклажы, а таксама па выкананню адпаведных праверак на бяспеку багажу, грузу і бартавых запасаў да і падчас пасадкі пасажыраў або пагрузкі грузаў. Кожны Дагаворны Бок будзе спрыяльна разглядаць любы запыт другога Дагаворнага Боку ў адносінах да прыняцця спецыяльных мер бяспекі дзеля прадухілення канкрэтнай пагрозы.

(7) У выпадку, калі адзін з Дагаворных Бакоў не выконвае палажэнняў па авіяцыйнай бяспецы, прадугледжаных гэтым Артыкулам, авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку могуць зрабіць запыт аб правядзенні неадкладных кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі першага Дагаворнага Боку. Калі на працягу месяца з даты такога запыту не будзе дасягнута здавальняючага вырашэння, то гэта будзе служыць падставай для прыпынення, адмены, увядзення абмежавання або іншых умоў дазволу на эксплуатацыю авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам першага Дагаворнага Боку. У экстранных выпадках кожны з Дагаворных Бакоў можа прыняць меры папярэдняга характару да сканчэння гэтага месячнага тэрміну.

Артыкул 14

Уезд і кантроль праязных дакументаў

(1) Па просьбе аднаго з Дагаворных Бакоў другі Дагаворны Бок дазваляе авіяпрадпрыемствам, што выкарыстоўваюць правы перавозак у абедзвюх краінах, прыняць меры для забеспячэння таго, каб перавозцы падлягалі толькі пасажыры, якія маюць неабходныя дакументы для ўезду або транзіту праз тэрыторыю Дагаворнага Боку, што звярнуўся з просьбай.

(2) Кожны Дагаворны Бок будзе прыймаць для праверкі асобу, высланую з пункту высадкі пасля таго, як ёй было адмоўлена ва ўездзе, калі гэта асоба да гэтага знаходзілася на яго тэрыторыі перад пасадкай на борт, акрамя выпадкаў у прамым транзіце. Дагаворныя Бакі не павінны вяртаць такую асобу ў краіну, дзе ёй было раней адмоўлена ва ўездзе.

(3) Гэта палажэнне не забараняе органам улады правесці далейшую праверку асобы, якая вернута ў сувязі з адмовай ва ўездзе, з тым, каб вызначыць яе магчымае знаходжанне ў гэтай дзяржаве або арганізаваць адпраўку, выдаленне або дэпартацыю ў тую дзяржаву, чьё грамадзянства яна мае або ў якой яна можа быць прынята па якім-небудзь іншым прычынам. У выпадку, калі гэта асоба, у адносінах да якой устаноўлена, што яна не мае права на ўезд, згубіла або знішчыла свае праязныя дакументы, Дагаворны Бок будзе прызнаваць дакумент, што пацвярджае абставіны вылету і прылёту, які выданы ўладамі Дагаворнага Боку, дзе было ўстаноўлена, што асоба не мела права на ўезд.

Артыкул 15

Абмен меркаваннямі

Па меры неабходнасці паміж авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў будзе ажыццяўляцца абмен меркаваннямі з мэтай дасягнення цеснага супрацоўніцтва і ўзаемаразумення па ўсіх пытаннях, што адносяцца да прымянення гэтага Пагаднення.

Артыкул 16

Кансультацыі

Любы Дагаворны Бок можа ў любы час запытаць правядзенне кансультацый з мэтай абмеркавання паправак да гэтага Пагаднення або да Табліцы маршрутаў або з мэтай абмеркавання пытанняў, што датычаць тлумачэння тэксту. Тое ж адносіцца да абмеркавання прымянімасці гэтага Пагаднення, калі адзін Дагаворны Бок лічыць, што абмен меркаваннямі ў рамках Артыкула 15 гэтага Пагаднення не прывёў ні да якіх здавальняючых вынікаў. Такія кансультацыі павінны пачацца на працягу двух

месяцаў з даты атрымання другім Дагаворным Бокам такога запыту.

Артыкул 17
Вырашэнне спрэчак

(1) Калі якая-небудзь спрэчка ў адносінах да тлумачэння або прымянення гэтага Пагаднення не можа быць урэгулявана ў адпаведнасці з Артыкулам 16 гэтага Пагаднення, то па просьбе любога з Дагаворных Бакоў гэта спрэчка павінна быць прадстаўлена на вырашэнне ў Траццейскі суд.

(2) Траццейскі суд можа быць створаны ў кожным канкрэтным выпадку наступным чынам: кожны Дагаворны Бок назначае па аднаму члену суда, і абодва члены суда дамаўляюцца аб Старшні суда, які павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы і які назначаецца Дагаворнымі Бакамі. Члены Траццейскага суда павінны быць назначаны на працягу двух месяцаў, а Старшыня - на працягу трох месяцаў з даты, калі любы з Дагаворных Бакоў праінфармуе другі Дагаворны Бок аб сваім намеры перадаць спрэчку ў Траццейскі суд.

(3) Калі тэрміны, указаныя ў пункце 2 гэтага Артыкула, не былі захаваны, любы Дагаворны Бок можа, калі няма іншай дамоўленасці, звярнуцца да Прэзідэнта Савета Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі з просьбай ажыццявіць неабходныя назначэнні. Калі Прэзідэнт з'яўляецца грамадзянінам любога з Дагаворных Бакоў або калі іншыя прычыны не дазваляюць яму выканаць гэту функцыю, то неабходныя назначэнні павінен ажыццявіць Біцэ-прэзідэнт, які яго прадстаўляе.

(4) Траццейскі суд прымае рашэнні большасцю галасоў. Такія рашэнні будуць абавязковымі для Дагаворных Бакоў. Кожны Дагаворны Бок будзе несці выдаткі на ўтрыманне свайго члена суда, а таксама сваіх прадстаўнікоў у траццейскім працесе; выдаткі на ўтрыманне Старшні і любыя іншыя выдаткі павінны быць падзелены пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі. Па ўсіх іншых пытаннях Траццейскі суд будзе ажыццяўляць судаводства паводле свайго меркавання.

Артыкул 18
Шматбаковыя канвенцыі

У выпадку ўступлення ў сілу агульнай шматбаковай канвенцыі ў галіне грамадзянскай авіяцыі, прынятай абодвума Дагаворнымі Бакамі, палажэнні такой канвенцыі будуць мець пераважную сілу. Любыя абмеркаванні з мэтай вызначэння ступені, у якой шматбаковая канвенцыя спыніць дзеянне, замяніць, зменіць або дапоўніць гэта Пагадненне, будуць праводзіцца ў адпаведнасці з Артыкулам 16 гэтага Пагаднення.

Артыкул 19
Рэгістрацыя ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі

Гэта Пагадненне, любыя папраўкі да яго і любы абмен нотамі ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення будуць накіраваны ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі для рэгістрацыі.

Артыкул 20
Ранейшыя Пагадненні

З уступлення ў сілу гэтага Пагаднення Пагадненне паміж Урадам Федэратыўнай Рэспублікі Германія і Урадам Саюза Савецкіх Сацыялістычных Рэспублік аб паветраных зносінах ад 11 лістапада 1971 года ў адносінах паміж Федэратыўнай Рэспублікай Германія і Рэспублікай Беларусь траціць сілу.

Артыкул 21
Уступленне ў сілу, тэрмін дзеяння

(1) Гэта Пагадненне ўступае ў сілу праз месяц з даты, калі ўрады Дагаворных Бакоў паведамаць адзін аднаму шляхам абмену нотамі аб тым, што неабходныя ўнутрыдзяржаўныя працэдуры для ўступлення ў сілу гэтага Пагаднення выкананы.

(2) Гэта Пагадненне заключаецца на нявызначаны тэрмін.

Артыкул 22
Скасаванне

Кожны Дагаворны Бок можа ў любы момант паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні спыніць дзеянне гэтага Пагаднення; такое паведамленне павінна быць адначасова накіравана ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне спыніць сваё дзеянне праз дванаццаць месяцаў з даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі паведамленне аб спыненні дзеяння не адозвана па ўзаемнай згодзе да сканчэння гэтага перыяду. У выпадку адсутнасці пацверджання атрымання другім Дагаворным Бокам паведамленне павінна разглядацца як атрыманае праз чатырнаццаць дзён з даты атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

Здзейснена ў г.Мінску "3" СНЕННЯ 1997 года ў двух экзэмплярах, кожны на нямецкай і беларускай мовах, прычым абодва тэксты маюць аднолькавую сілу.

За Федэратыўную
Рэспубліку Германія

За Рэспубліку
Беларусь

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland
und
der Republik Belarus
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	Transfer von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20	Frühere Abkommen
Artikel 21	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 22	Kündigung

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Belarus -

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 Republik Belarus das Staatliche Komitee für Luftfahrt 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.
- d) "Vertragsparteien" die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Belarus, die Vertragsparteien dieses Abkommens sind.

(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 Anschlussstarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländi-

schen 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 können, 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).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

- e) 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 dieses 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. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Union hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(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 16 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 Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

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

Artikel 7

Transfer 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 aus eigenen und Agentenverkäufen frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene 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. Die Anzahl der von den bezeichneten Unternehmen angebotenen Sitzplätze muß ausgewogen sein und darf das von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien in einem Notenwechsel festgelegte Verhältnis nicht überschreiten.

(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 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 für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung für 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.

Artikel 11
Gewerbliche Tätigkeiten

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

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

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der ande-

ren Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist - auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen - angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 13 Luftsicherheit

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

cher 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 die-

se Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

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

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

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

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

Artikel 15
Meinungsaustausch

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 16
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 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 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 beiden Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt,

nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

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

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

Artikel 18 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 16 statt.

Artikel 19
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 20
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 Republik Belarus außer Kraft.

Artikel 21
Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 22
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 Minsk am 3. Dezember 1997 in zwei Urschriften, jede in deutscher und belarussischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Bundesrepublik Deutschland

Für die
Republik Belarus

Albrecht
(Gottfried Albrecht)
Botschafter

(Gorodnitskiy Konstantinovich
Fiodorow)
Vorsitzender des Staatlichen
Komitees für Luftfahrt

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND
THE REPUBLIC OF BELARUS CONCERNING AIR SERVICES

CONTENTS

Preamble	
Article 1	Definitions
Article 2	Grant of air service rights
Article 3	Designation and operating authorization
Article 4	Revocation or limitation of the operating authorization
Article 5	Equal treatment in respect of charges
Article 6	Exemption from customs and other duties
Article 7	Transfer of earnings
Article 8	Principles governing the operation of air services
Article 9	Provision of operating data and statistics
Article 10	Tariffs
Article 11	Commercial activities
Article 12	Aviation safety
Article 13	Air security
Article 14	Entry and inspection of travel documents
Article 15	Exchange of views
Article 16	Consultations
Article 17	Settlement of disputes
Article 18	Multilateral agreements
Article 19	Registration with the International Civil Aviation Organization
Article 20	Earlier agreements
Article 21	Entry into force, period of validity
Article 22	Termination

The Federal Republic of Germany and the Republic of Belarus,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) "Civil Aviation Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, including all annexes adopted under article 90 thereof and all amendments to the annexes or to the Civil Aviation Convention itself adopted under articles 90 and 94 thereof, insofar as these annexes and amendments have entered into force for both Contracting Parties, or have been ratified by them;

(b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport and, in the case of the Republic of Belarus, the State Committee for Aviation, or, in both cases, any other person or body authorized to perform the functions incumbent upon these authorities;

(c) "Designated airline" means any airline which has been designated in writing by one Contracting Party to the other Contracting Party in accordance with article 3 as an enterprise which is to operate international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2;

(d) "Contracting Parties" means the Federal Republic of Germany and the Republic of Belarus, the Contracting Parties to this Agreement.

2. For the purposes of this Agreement, the terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning established in articles 2 and 96 of the Civil Aviation Convention.

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

(a) Any transit tariff or amount to be charged for international carriage which is marketed and sold as such, including transit tariffs formed by using other tariffs or connecting tariffs for carriage on sections of international routes or sections of domestic routes which form part of international routes;

(b) The commission to be paid for the sale of tickets for the carriage of passengers and their baggage or for corresponding measures when cargo is transported;

(c) The conditions determining the applicability of the tariff or price of carriage or the payment of commission.

It shall also include:

(d) All essential services provided in connection with carriage;

(e) Any tariff for carriage on a section of a domestic route sold in addition to international carriage, which tariff is not available for purely domestic flights and which cannot be made available to all international carriers and their customers on the same conditions.

Article 2. Grant of air service rights

1. For the purposes of operating international air services by the designated airlines, a Contracting Party shall grant the other Contracting Party the right:

- (a) To fly across its territory without landing;
- (b) To make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) To land in its territory at appointed points on the route specified in accordance with article 2 in order to take on board and discharge passengers, baggage, cargo or mail for commercial purposes.

2. The routes on which the designated airlines of the Contracting Parties may operate international air services shall be determined in a route schedule through an exchange of notes.

3. Pursuant to paragraph 1, the designated airlines of a Contracting Party shall not be entitled within the territory of the other Contracting Party to take on board and carry passengers, baggage, cargo or mail for reward to another place within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

4. The grant of air service rights in accordance with paragraph 1 shall not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third State, or in the opposite direction (fifth freedom). Fifth freedom rights shall be granted solely on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3. Designation and operating authorization

1. International air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, may commence at any time, if:

- (a) The Contracting Party to which the rights referred to in article 2, paragraph 1, are granted has designated one or more airlines in writing;
- (b) The Contracting Party granting these rights has given the designated airline(s) authorization to open the air services.

2. The Contracting Party granting these rights shall forthwith issue the authorization to operate the international air services subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article and of article 9.

3. A Contracting Party may demand proof from each of the designated airlines of the other Contracting Party that it is able to comply with the requirements which must be met under the laws and other regulations of the first-mentioned Contracting Party for the operation of international air services.

4. A Contracting Party may deny any of the designated airlines of the other Contracting Party the exercise of the rights granted in accordance with article 2, if that airline is unable to produce evidence on demand that nationals or incorporated bodies of the other Contracting Party or that Party itself hold a majority interest in and actually control the airline. On account of the legal obligations of the Federal Republic of Germany to the Euro-

pean Union, the other Contracting Party shall have this right only if one of the airlines designated by the Federal Republic of Germany cannot prove on demand that a member State of the European Union, a national or an incorporated body of such member States holds a majority interest in and actually controls the airline.

5. Subject to the provisions of paragraphs 1 to 4, a Contracting Party may replace one of the airlines that it has designated with another airline. The newly designated airline shall enjoy the same rights and shall be subject to the same obligations as the airline that it is replacing.

Article 4. Revocation or limitation of the operating authorization

A Contracting Party may revoke the authorization granted in accordance with article 3, paragraph 2, or may limit it by imposing conditions, if a designated airline fails to comply with the laws or other regulations of the Contracting Party granting the rights, or with the provisions of this Agreement, or to discharge the obligations resulting from it. Consultations in accordance with article 16 shall be held before the revocation or limitation of the authorization, unless the immediate suspension of operations or the immediate imposition of conditions is necessary in order to prevent further violation of laws or other regulations.

Article 5. Equal treatment in respect of charges

The charges levied in the territory of a Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party may not be higher than the charges levied on the aircraft of a domestic airline engaged in similar international air services.

Article 6. Exemption from customs and other duties

1. The aircraft used by any designated airline of one Contracting Party, which enter and then leave, or cross the territory of the other Contracting Party, including the fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores which are on board, shall be exempt from customs and other duties levied on the import, export or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft which are consumed during the flight over the territory of the other Contracting Party.

2. Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores which are imported temporarily into the territory of a Contracting Party in order to be fitted to the aircraft of a designated airline immediately or after storage, or otherwise to be taken on board, or to be exported again from the territory of the first-mentioned Contracting Party in another manner, shall be exempt from the customs and other duties referred to in paragraph 1. Advertising material and transport documents of any designated airline of a Contracting Party shall likewise be exempt from the customs and other duties referred to in paragraph 1 when they are imported into the territory of the other Contracting Party.

3. Fuel and lubricants which are taken on board the aircraft of any designated airline of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and which are used in

international air services, shall be exempt from the customs and other duties referred to in paragraph 1 and from any special excise duties.

4. A Contracting Party may keep the goods referred to in paragraphs 1 to 3 under customs control.

5. If no customs or other duties are levied on the goods referred to in paragraphs 1 to 3, these goods shall not be subject to the prohibitions or restrictions which otherwise apply in the event of their commercial import, export or transit.

6. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant relief from turnover tax or from similar indirect taxes on articles and services supplied to, or provided for any of the designated airlines of the other Contracting Party and which are used for the purposes of conducting its business. The tax relief may be provided in the form of an exemption or reimbursement in accordance with the provisions in force.

Article 7. Transfer of earnings

Each Contracting Party shall grant any designated airline of the other Contracting Party the right freely and without restriction to transfer to its head office earnings derived in the territory of the other Contracting Party from air transport services which it or its agents have sold, in any freely convertible currency, at the official rate of exchange.

Article 8. Principles governing the operation of air services

1. Any designated airline of either Contracting Party shall be given a fair and equal opportunity to operate air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2.

2. When operating international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, each designated airline of a Contracting Party shall take into account the interests of each designated airline of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services operated by the latter on the same routes or parts thereof.

3. The chief purpose of the international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, shall be to provide transportation corresponding to the foreseeable demand for services to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines. In the interests of the orderly development of international air services, the right of these airlines to carry out transportation operations between points in the territory of the other Contracting Party on a route specified in accordance with article 2, paragraph 2, and points in third States, shall be exercised in such a way that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) Existing traffic requirements in the areas flown through, taking into consideration local and regional air services;

(c) The requirements of through airline operations conducted on an economic basis.

4. In order to ensure the fair and equal treatment of all designated airlines, the frequency of air services, the capacity of the types of aircraft planned and timetables shall require the authorization of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. The number of seats offered by the designated airlines must be balanced and may not exceed the ratio established in an exchange of notes by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5. If necessary, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory arrangement in respect of capacity and frequency.

Article 9. Provision of operating data and statistics

1. Every designated airline shall inform the aeronautical authorities of the Contracting Parties of the kind of services, the types of aircraft planned and timetables at the latest one month before the start of air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2. Sudden alterations shall be notified immediately.

2. The aeronautical authority of one Contracting Party shall make available to the aeronautical authority of the other Contracting Party at its request all periodic and other statistical documentation of the designated airlines as may be required in order to review the capacity provided by every designated airline of the first-mentioned Contracting Party on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2. This documentation shall contain all information required to determine the volume, origin and destination of the traffic.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs applied by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with article 2, paragraph 2, shall require the approval of the aeronautical authority of the Contracting Party from whose territory the flight departs (according to the information given in the transport documentation).

2. The designated airlines shall take into consideration in their tariffs operating costs, a reasonable profit, existing market conditions and competition, as well as the interests of users. The competent aeronautical authority may refuse to grant approval only if a tariff does not satisfy these criteria.

3. The designated airlines shall submit the tariffs for approval to the aeronautical authorities at the latest one month before the first day on which they are to be applied.

4. If the aeronautical authority of a Contracting Party does not agree to a tariff which has been submitted to it for approval, it shall inform the airline concerned within 21 days of the date on which the tariff was submitted. In this case, the tariff may not be applied. The previous tariff, which was to be replaced by the new tariff, shall continue to be applied.

Article 11. Commercial activities

I. Each Contracting Party shall grant any designated airline of the other Contracting Party the right, on the basis of reciprocity, to maintain in its territory business establish-

ments and administrative, commercial and technical staff, if they are needed by the designated airline.

2. When business establishments are set up and staff are employed in accordance with paragraph 1, the laws and other regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and other regulations on the entry of aliens and their stay in the territory of the Contracting Party concerned, shall be observed. No work permit shall, however, be required for staff employed in business establishments in accordance with paragraph 1.

3. Each Contracting Party shall grant any designated airline of the other Contracting Party the right, on the basis of reciprocity, itself to handle passengers, baggage, cargo and mail for the designated airlines or other airlines of the other Contracting Party. This right shall not include airside ground services (preparation of aircraft for take-off), which shall remain the prerogative of airports.

4. Each Contracting Party shall grant any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents, in the territory of the other Contracting Party, to any customer in any currency.

Article 12. Aviation safety

1. Either Contracting Party may demand consultations on the safety standards for aviation facilities, air crews, aircraft and the operation of the designated airlines applied by the other Contracting Party. If, after such consultations, a Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively apply or implement safety standards and requirements in these areas, which at least meet the minimum standards that may be established pursuant to the Civil Aviation Convention, the other Contracting Party shall be notified of these findings and of the steps deemed necessary for compliance with these minimum standards. The other Contracting Party shall take the appropriate corrective measures. Failure on the part of the other Contracting Party to take appropriate measures within an appropriate period of time (at all events within fifteen (15) days) shall constitute grounds for the application of article 4.

2. If immediate measures are necessary for the safe operation of an airline, a Contracting Party may take measures in pursuance of article 4 before consultations commence.

3. Every measure taken by a Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 shall be discontinued as soon as the other Contracting Party complies with the safety requirements of this article.

Article 13. Air security

1. In accordance with their rights and duties under international law, the Contracting Parties affirm their mutual obligation to protect the security of civil aviation against unlawful interference. Without limiting the general character of their rights and duties under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with 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, concluded at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

3. If a civil aircraft is unlawfully seized, or if other unlawful acts of interference with the security of such an aircraft, its passengers or crew, or with the security of airports or air navigation facilities are carried out or threatened, the Contracting Parties shall assist each other, in mutual consultation, by facilitating telecommunications and taking other appropriate measures to terminate such incidents or threats as rapidly as is possible, while at the same time minimizing danger to life.

4. Each Contracting Party shall take all measures which seem feasible to it to ensure that an aircraft which has been unlawfully seized or unlawfully interfered with and which is on the ground in its territory, is detained there, insofar as its departure is not necessary by reason of the priority obligation to protect the life of the crew and passengers. Such measures as are feasible shall be taken on the basis of mutual consultations.

5. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Civil Aviation Convention insofar as these security regulations are applicable to the Contracting Parties. They shall require that the operators of aircraft entered in its registry, or the operators of aircraft which have their principal place of business or their permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with these aviation security regulations.

6. Each Contracting Party shall agree that these operators of aircraft may be required to observe those of the security regulations referred to in paragraph 5 which are stipulated by the other Contracting Party for entry into, departure from or a stop in its territory. Each Contracting Party shall ensure that, in its territory, measures are effectively applied to protect aircraft, to conduct the X-ray screening of passengers, crews and hand baggage and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and air stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to avert a particular threat.

7. Should a Contracting Party depart from the air safety provisions of this article, the aeronautical authority of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the first-mentioned Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of this request shall constitute grounds for suspending, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of one or more of the airlines of the first-mentioned Contracting Party. When a serious state

of emergency so requires, a Contracting Party may take temporary measures before the month in question elapses.

Article 14. Entry and inspection of travel documents

1. At the request of one Contracting Party, the other Contracting Party shall permit airlines which exercise aviation rights in both States to carry out measures designed to ensure that only passengers holding the travel documents required for entry into or transit through the requesting State are carried.

2. Each Contracting Party shall admit for examination purposes a person who has been turned away from his destination after it has been established there that he was not entitled to enter, if this person has stayed in the territory of the Contracting Party in question other than only in direct transit, prior to his departure. The Contracting Parties shall not send such a person back to the country which previously established that he is not entitled to enter.

3. This provision shall not prevent the authorities from subjecting a person who has been turned away, and who is not entitled to enter, to a further examination in order to determine whether he may ultimately be admitted to the State, or in order to make arrangements for his further carriage, removal or deportation to a State whose nationality he possesses, or to which he may be admitted on other grounds. If a person in respect of whom it has been established that he is not entitled to enter, has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall instead recognize a document confirming the circumstances of departure and arrival and issued by the authorities of the Contracting Party which has established that the person is not entitled to enter.

Article 15. Exchange of views

If required, an exchange of views shall be held between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to secure close cooperation and understanding in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 16. Consultations

A Contracting Party may at any time propose consultations to discuss amendments to this Agreement or to the route schedule or questions of interpretation. This shall also apply to discussions regarding the application of the Agreement if, in the opinion of a Contracting Party, an exchange of views in accordance with article 15 has not produced a satisfactory result. Consultations shall commence within two months of receipt of the proposal by the other Contracting Party.

Article 17. Settlement of disputes

1. If a dispute concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with article 16, it shall be submitted to an arbitral tribunal upon the request of either Contracting Party.

2. An arbitral tribunal shall be constituted for each individual case as follows: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the two Contracting Parties. The members shall be appointed within two months and the chairman within three months after one of the Contracting Parties informs the other that it wishes to submit the dispute to an arbitral tribunal.

3. If the periods specified in paragraph 2 have not been observed, in the absence of any other agreement, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or is for another reason prevented from making the appointments, the Vice-President representing him shall proceed with them.

4. The arbitral tribunal shall take decisions by a majority of votes. Its decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of its own member and of its counsel in the arbitral proceedings; the costs of the chairman and other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18. Multilateral agreements

If a general multilateral agreement on aviation to which one of the Contracting Parties has acceded enters into force, its provisions shall take precedence. Discussions to determine the extent to which a multilateral agreement has terminated, modified or supplemented this Agreement, shall be conducted in accordance with article 16.

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement, any amendment thereto and any exchange of notes in pursuance of article 2, paragraph 2, shall be transmitted to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20. Earlier agreements

On the entry into force of this Agreement, the Agreement of 11 November 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on air traffic shall become inoperative in relations between the Federal Republic of Germany and the Republic of Belarus.

Article 21. Entry into force, period of validity

1. This Agreement shall enter into force one month after the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the necessary domestic requirements for the entry into force of the Agreement have been fulfilled.

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

Article 22. Termination

A Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. The International Civil Aviation Organization shall be informed thereof at the same time. In this case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by agreement before the end of the period. If receipt of the notification is not confirmed by the other Contracting Party, the date of receipt shall be deemed to be the fourteenth day after receipt of the notification by the International Civil Aviation Organization.

Done in duplicate at Minsk, on 3 December 1997, in the German and Belarusian languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:

GOTTFRIED ALBRECHT
Ambassador

For the Republic of Belarus:

GRIGORI KONSTANTINOWITSCH FJEDOROW
Chairman of the State Committee for Aviation

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

Table des matières

- 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 bénéficiaires
- 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 Sécurité aérienne
- Article 14 Immigration et contrôle des documents de voyage
- Article 15 Echange de vues
- Article 16 Consultations
- Article 17 Règlement des différends
- Article 18 Conventions multilatérales
- Article 19 Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
- Article 20 Accords antérieurs
- Article 21 Entrée en vigueur et durée
- Article 22 Dénonciation

La République fédérale d'Allemagne et la République de Bélarus

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 l'établissement et de l'exploitation de services de transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports, dans le cas de la République de Bélarus la commission d'Etat pour l'aviation 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 ;

d) L'expression "Parties contractantes" signifient la République fédérale d'Allemagne et la République de Bélarus, les Parties contractantes au présent Accord.

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

3. L'expression "tarif" s'entend des prix à acquitter pour le transport international (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 sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, 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).

4. L'octroi des droits conformément au paragraphe 1 n'inclut pas le droit de transporter des passagers, des bagages, du fret et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et des points du territoire d'un Etat tiers, ou dans une direction opposée (cinquième liberté). Les droits de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'accords spéciaux entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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 entre-

prise 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. Tenant compte des obligations juridiques de la République fédérale d'Allemagne vis-à-vis de l'Union européenne, l'autre Partie contractante ne peut revendiquer ce droit si l'une des entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne n'est pas en mesure de prouver sur demande qu'un Etat membre de l'Union européenne, un ressortissant ou une société de cet Etat membre détient la majorité ou contrôle l'entreprise.

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 16 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. Le nombre de sièges offerts par les entreprises désignées doit être équilibré et ne doit pas dépasser le ratio établi dans un échange de notes entre les autorités aéronautiques des deux 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.

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 courrier pour le compte de l'entreprise désignée ou des autres entreprises de l'autre Partie. Ce droit n'englobe pas celui d'assurer les services de maintenance à terre des aéronefs (préparation de l'aéronef pour le décollage), 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. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les mesures de sécurité mises en oeuvre par l'autre Partie contractante à l'égard des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs et les normes de sécurité pour l'exploitation de l'entreprise de transport désignée. Si une Partie contractante constate, suite à ces consultations, que l'autre Partie contractante n'applique pas effectivement dans ces domaines des règles et des mesures de sécurité qui sont au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention de l'aviation civile, elle notifie ses constatations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces règles minimales. L'autre Partie prend les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable (15 jours) les dispositions de l'article 4 peuvent être appliquées.

2. Lorsque l'exploitation en toute sécurité d'une entreprise désignée exige des mesures immédiates, celles-ci peuvent être prises par une Partie contractante conformément à l'article 4 avant que les consultations ne commencent.

3. Il est mis fin aux mesures prises par une Partie contractante en vertu des paragraphes 1 et 2 dès que l'autre Partie contractante applique les mesures de sécurité prévues dans le présent article.

Article 13. Sécurité aérienne

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

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

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

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

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

Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage

1. À la demande de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie autorise les entreprises qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à adopter des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers munis des documents de voyage requis pour pénétrer sur le territoire de l'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 rembarquement et de l'arrivée délivré par les autorités publiques de la Partie contractante dont l'intéressé a été refoulé.

Article 15. Échange 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 16. 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 15 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 17. 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 16 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 État tiers qui sera désigné par les gouvernements des Parties contractantes, et qui présidera le tribunal. Lesdits arbitres sont désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois suivant la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes a informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral

3. Si les délais spécifiés au paragraphe 2 du présent article n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, faute d'autre arrangement à ce sujet, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux désignations nécessaires. 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 18. 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 16 du présent Accord.

Article 19. 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 20. 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 de Bélarus.

Article 21. 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 22. 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 12 mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Fait à Minsk le 3 décembre 1997 en double exemplaire en allemand et en bélarusse, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :
L'Ambassadeur,
GOTTFRIED ALBRECHT

Pour la République de Bélarus :
Le Président du Comité d'Etat pour l'Aviation,
GRIGORI KONSTANTINOWITSCH FJEDOROW

