

No. 37462

**Germany
and
Czech Republic**

**Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of
Germany and the Government of the Czech Republic. Bonn, 28 April 1998**

Entry into force: 3 September 2000, in accordance with article 18

Authentic texts: Czech, English and German

Registration with the Secretariat of the United Nations: Germany, 1 May 2001

**Allemagne
et
République tchèque**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République fédérale
d'Allemagne et le Gouvernement de la République tchèque. Bonn, 28 avril 1998**

Entrée en vigueur : 3 septembre 2000, conformément à l'article 18

Textes authentiques : tchèque, anglais et allemand

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Allemagne, 1er mai 2001

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

D O H O D A

mezi

vládou Spolkové republiky Německo

a

vládou České republiky

o letecké dopravě

Vláda Spolkové republiky Německo

a

vláda České republiky

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví,
otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, a

vedeny přáním sjednat Dohodu za účelem zřízení a provádění
leteckých dopravních služeb mezi a za územími jejich států,

se dohodly takto:

Článek 1

(Definice)

(1) Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94 za předpokladu, že takové přílohy a změny vstoupily v platnost nebo byly ratifikovány oběma stranami;
- (b) výraz "letecké úřady" znamená v případě Spolkové republiky Německo Spolkové ministerstvo dopravy, a v případě České republiky Ministerstvo dopravy a spojů; nebo v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;

- (c) výraz "určený letecký podnik" znamená kterýkoli letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně podle článku 3 této dohody jako letecký podnik oprávněný provozovat mezinárodní letecké dopravní služby na stanovených linkách v souladu s článkem 2 odstavcem (2) této dohody;
- (d) výraz "kapacita" znamená kapacitu letadla používaného v leteckých dopravních službách, násobenou počtem frekvencí prováděných tímto letadlem za dané letové období.
- (2) Výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně stanoven v člancích 2 a 96 Úmluvy.
- (3) Výraz "tarif" znamená cenu, která má být účtována za mezinárodní přepravu (t.j. přepravu mezi místy na území dvou nebo více států) cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou poštovních zásilek), a zahrnuje:
- (a) jakýkoli průběžný tarif nebo peněžní obnos účtovaný za nabízenou a prodávanou mezinárodní přepravu, včetně průběžných tarifů sestavených pomocí jiných tarifů nebo přípočtových částek za přepravu na mezinárodních nebo vnitrostátních úsecích tvořících část mezinárodního úseku;
- (b) zprostředkovatelskou odměnu placenou leteckým podnikem za prodej letenek pro přepravu cestujících a jejich zavazadel nebo za obdobný prodej přepravy zboží; a
- (c) podmínky, upravující použitelnost tarifu nebo ceny za přepravu, nebo platbu zprostředkovatelské odměny

Zahrnuje taktéž:

- (d) jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou;
- (e) jakýkoli tarif za přepravu na vnitrostátním úseku prodáváný pouze v souvislosti s mezinárodní přepravou, který neplatí výhradně pro vnitrostátní přepravu, a který není dostupný za stejných podmínek všem mezinárodním leteckým dopravcům a uživatelům jejich leteckých dopravních služeb.

Článek 2
(Přepravní práva)

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva za účelem provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určenými leteckými podniky:
 - (a) létat bez přistání přes území svého státu;
 - (b) přistávat na území svého státu pro potřeby nikoli obchodní;
 - (c) přistávat pro obchodní potřeby na území svého státu ve vyjmenovaných místech na stanovených linkách podle odstavce (2) tohoto článku za účelem nakládky a vykládky cestujících, zavazadel, zboží a poštovních zásilek.
- (2) Linky, na kterých budou určeny letecké podniky smluvních stran oprávněny provozovat mezinárodní letecké dopravní služby, budou stanoveny leteckými úřady obou smluvních stran v Seznamu linek.

- (3) V odstavci (1) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva kterémukoli určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky za úplatu nebo nájemné a určené pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany (kabotáž).
- (4) Poskytnutí přepravních práv podle odstavce 1 tohoto článku nezahrnuje poskytnutí práva přepravovat cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky mezi místy na území státu smluvní strany, poskytující práva a místy na území třetího státu nebo v opačném směru (pátá svoboda). Přepravní práva páté svobody budou poskytnuta pouze na základě zvláštní dohody mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

Článek 3

(Určení a provozní oprávnění)

- (1) Mezinárodní letecké dopravní služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody mohou být kdykoli zahájeny za předpokladu, že:
- (a) smluvní strana, které byla poskytnuta práva stanovená v článku 2 odstavci (1) této dohody, určila písemným oznámením jeden nebo několik leteckých podniků, a
 - (b) smluvní strana poskytující tato práva oprávnila určený letecký podnik nebo letecké podniky k zahájení provozu leteckých dopravních služeb.
- (2) Smluvní strana, která poskytla tato práva, udělí bez prodloužení podle ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku a podle článku 9 této dohody uvedené oprávnění pro provoz mezinárodních leteckých dopravních služeb.

- (3) Kterákoli smluvní strana může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a právními předpisy státu první smluvní strany, upravujícími provozování mezinárodní letecké dopravy.
- (4) Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění zmíněné v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že převážná část vlastnictví tohoto leteckého podniku a jeho skutečná kontrola náleží občanům státu druhé smluvní strany nebo jí samé. Česká republika bere v úvahu, že vzhledem k členství Spolkové republiky Německo v Evropské unii zůstávají nedotčeny právní závazky Spolkové republiky Německo ve vztahu k Evropské unii.
- (5) Každá smluvní strana má právo nahradit určený letecký podnik za jiný letecký podnik v souladu s ustanoveními ve zmíněných odstavcích (1) a (4) tohoto článku. Nově určený letecký podnik bude mít stejná práva a povinnosti jako měl letecký podnik, jenž nahrazuje.

Článek 4

(Zrušení nebo omezení provozního oprávnění)

Každá smluvní strana bude mít právo zrušit nebo uložením podmínek omezit využívání provozního oprávnění uděleného podle článku 3 odstavce (2) této dohody v případě, že určený letecký podnik nepostupuje v souladu se zákony a právními předpisy státu smluvní strany, která provozní oprávnění udělila, nebo neplní podmínky této dohody, nebo neplní závazky z ní vyplývající. Zrušení nebo omezení budou předcházet konzultace podle článku 15 této dohody, pokud nebude nezbytné provést okamžité pozastavení provozu nebo zavést podmínky k zabránění dalšího porušování zákonů a právních předpisů.

Článek 5
(Nerozlišování ve věci poplatků)

Poplatky za použití letišť a jiných leteckých zařízení stanovené na území státu jedné smluvní strany pro letadlo kteréhokoli určeného leteckého podniku druhé smluvní strany nebudou vyšší než poplatky stanovené pro letadlo národního leteckého podniku první smluvní strany, provozujícího podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6
(Osvobození od celních a jiných poplatků)

- (1) Letadlo provozované kterýmkoli určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany při vstupu, výstupu nebo přeletu přes území státu druhé smluvní strany a také pohonné hmoty, mazadla, náhradní díly, obvyklé vybavení letadla a zásoby na palubě tohoto letadla budou osvobozeny od cla a jiných poplatků ukládaných při dovozu, vývozu nebo průvozu zboží. Osvobození se bude taktéž vztahovat na zboží na palubě letadla spotřebované během letu přes území státu druhé smluvní strany.
- (2) Pohonné hmoty, mazadla, náhradní díly, obvyklé vybavení letadla a zásoby letadla dočasně dovezené na území státu kterékoli smluvní strany mohou být okamžité nebo po skladování použity, nebo jinak převzety na palubu letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, nebo jakkoli znovu vyvezeny z území státu dané smluvní strany, a budou osvobozeny od cla a jiných poplatků zmíněných v odstavci (1) tohoto článku. Náborový materiál nesoucí znaky určeného leteckého podniku a bezplatně rozšiřovaný, stejně tak dopravní doklady určeného leteckého dopravce budou při dovozu na území státu druhé smluvní strany také osvobozeny od cla a jiných poplatků zmiňovaných v odstavci (1) tohoto článku.

- (3) Pohonné hmoty a mazadla naložená na palubu letadla kteréhokoli určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a použitá pro mezinárodní leteckou dopravní službu budou osvobozena od cla a jiných poplatků zmiňovaných v odstavci (1) tohoto článku jakož i od jiných zvláštních spotřebních poplatků.
- (4) Každá smluvní strana může nechat zboží zmíněné v odstavcích (1) a (3) tohoto článku pod celním dohledem.
- (5) Tam, kde nejsou ukládány celní a jiné poplatky na zboží zmíněné v odstavcích (1) a (3) tohoto článku, nebude dovoz, vývoz nebo průvoz těchto položek zboží podléhat jakýmkoli hospodářským zákazům nebo omezením, které by jinak mohly být uplatňovány.
- (6) Každá smluvní strana poskytne na základě reciprocity úlevu od placení daně z obratu (daně z přidané hodnoty) u zboží a služeb dodávaných kterémukoli leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou, používaných pro účely provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Tato daňová úleva může být formou osvobození nebo refundace.

Článek 7

(Převod finančních výnosů)

Určené letecké podniky smluvních stran budou mít právo přepočítat a převést do svých ústředí přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany. Převod bude uskutečněn podle tržního devizového kurzu platného v den uskutečnění převodu. Skutečný převod nebude podléhat jakýmkoli poplatkům s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.

Článek 8

(Zásady provozu leteckých služeb)

- (1) Letecké podniky obou smluvních stran budou mít spravedlivou a stejnou možnost provozovat letecké dopravní služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody.
- (2) Při provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody bude kterýkoli určený letecký podnik jedné smluvní strany brát v úvahu zájmy kteréhokoli určeného leteckého podniku druhé smluvní strany tak, aby nezasáhl nevhodným způsobem do leteckých dopravních služeb, které tento podnik druhé strany poskytuje na týchž linkách, ať již na celých linkách nebo na jejích úsecích.
- (3) Přednostním cílem mezinárodních leteckých dopravních služeb na linkách stanovených podle článku 2 odstavce (2) této dohody bude poskytnutí přiměřené kapacity odpovídající předvídané přepravní poptávce pocházející z území nebo na území státu smluvní strany, která určila letecké podniky. Právo těchto leteckých podniků provozovat leteckou přepravu mezi místy na linkách stanovených podle článku 2 odstavce (2) této dohody, která se nacházejí na území státu druhé smluvní strany, a místy na území třetích států bude vykonáváno v zájmu spořádaného rozvoje mezinárodní letecké dopravy takovým způsobem, že kapacita bude v souladu:
 - (a) s dopravními požadavky na území a z území státu smluvní strany, která určila letecké podniky;
 - (b) s dopravními požadavky oblastí, jimiž letecké dopravní služby procházejí po přihlédnutí k provozovaným místním a oblastním leteckým dopravním službám;

- (c) s požadavky na hospodárnost provozu průletových linek leteckých podniků.
- (4) Při zajišťování spravedlivé a stejné možnosti každého určeného leteckého podniku budou počty frekvencí leteckých dopravních služeb, typy používaných letadel se zřetelem na kapacitu a taktéž letové řády podléhat schválení leteckých úřadů smluvních stran.
- (5) Letecké úřady smluvních stran budou v nutných případech usilovat, aby bylo dosaženo uspokojivého uspořádání přepravních kapacit a počtu frekvencí.

Článek 9

(Poskytování provozních informací a statistik)

- (1) Každý určený letecký podnik předloží leteckému úřadu druhé smluvní strany nejméně čtyřicet pět (45) dnů před započítáním leteckých dopravních služeb na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody, a před započítáním každého letového provozního období svůj program leteckých dopravních služeb, typy používaných letadel a letový řád. Krátkodobé změny musí být hlášeny okamžitě.
- (2) Letecký úřad jedné smluvní strany poskytne na požádání leteckého úřadu druhé smluvní strany periodické nebo jiné statistické údaje určených leteckých podniků, které mohou být rozumné vyžadovány za účelem posouzení kapacit poskytovaných kterýmkoli určeným leteckým dopravcem první smluvní strany na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody. Tyto údaje budou obsahovat všechny informace potřebné pro vymezení objemů uskutečněné přepravy podle místa původu a místa určení těchto přeprav.

Článek 10

(Tarify)

- (1) Tarify stanovené určeným leteckým podnikem pro cestující na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (2) této dohody mohou být zamítnuty leteckými úřady obou smluvních stran.
- (2) Určené letecké podniky budou při stanovení tarifů přihlížet k provozním nákladům, přiměřenému zisku, převládajícím podmínkám soutěže a tržním podmínkám, a také k zájmům uživatelů. Příslušné letecké úřady neschválí tarif pouze v případech, jestliže nebyla dodržena tato měřítka.
- (3) Tarify budou předloženy určenými leteckými podniky nejméně sedm dnů (7) před navrhovaným dnem jejich účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran.
- (4) V případě zamítnutí předloženého tarifu bude letecký úřad smluvní strany neprodleně informovat dotýčný letecký podnik. V případě zamítnutí ze strany leteckých úřadů obou smluvních stran nebude tento tarif platný. Dopusud používaný tarif, který měl být nahrazen novým tarifem, bude platit nadále. V případě, že nesouhlas leteckých úřadů obou smluvních stran nebude oznámen leteckému podniku do konce sedmidenní lhůty zmíněné v odstavci (3) tohoto článku, bude nový tarif považován za schválený.

Článek 11

(Obchodní činnost)

- (1) Každá smluvní strana udělí na základě reciprocity kterémukoli určenému leteckému podniku druhé smluvní strany právo udržovat na území svého státu kanceláře a administrativní, obchodní a technický personál, který je potřebný pro činnost určeného leteckého dopravce.

- (2) Zřízení kanceláří a zaměstnání personálu uvedeného v odstavci (1) tohoto článku bude podléhat zákonům a právním předpisům státu druhé smluvní strany, jakož i vnitrostátním právním předpisům vztahujícím se k povolení vstupu a pobytu cizinců na území státu druhé smluvní strany. Personál zaměstnaný v kancelářích zmíněný v odstavci (1) tohoto článku obdrží povolení k zaměstnání na základě žádosti nezávisle na situaci a vývoji na trhu práce.
- (3) Pozemní letecké odbavování se řídí vnitrostátními předpisy.
- (4) Každá smluvní strana udělí kterémukoli určenému leteckému podniku druhé smluvní strany právo prodávat na území svého státu letecké dopravní služby kterémukoli uživateli v místní méně nebo v jakékoli volně směřitelné méně buď přímo ve svých vlastních prodejních kancelářích nebo prostřednictvím zprostředkovatelů.

Článek 12

(Ochrana bezpečnosti letectví)

- (1) Smluvní strany si navzájem znovu potvrzují svůj závazek, v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy. Smluvní strany budou zejména jednat v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23. září 1971 a Protokolu o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu dne 24. února 1988 a jakýmkoli jinými mnohostrannými smlouvami upravujícími ochranu civilního letectví, které jsou závazné pro obě smluvní strany.

- (2) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (3) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si smluvní strany ve vzájemných konzultacích usnadňováním komunikačních styků a jinými příslušnými opatřeními, umožňujícími ukončit takové činy nebo hrozby tak rychle, jak se to dá provést při co nejmenším ohrožení života.
- (4) Každá smluvní strana přijme opatření, která považuje za praktická, aby letadlo, které je na zemi na území jejího státu ohroženo činem nezákonného zmocnění nebo jiným nezákonným činem proti bezpečnosti letadla, bylo na zemi zadrženo, pokud není jeho odlet vynucen z důvodu vyššího zájmu ochránit životy jeho posádky a cestujících. Taková opatření budou přijata na základě vzájemné konzultace, kdykoli se to bude jevit jako praktické.
- (5) Smluvní strany budou ve svých vzájemných vztazích jednat v souladu s ustanoveními o ochraně civilního letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření použitelná vůči smluvním stranám; budou vyžadovat, aby provozovatelé letadel jejich registrace, kteří mají hlavní místo obchodní činnosti nebo stálé sídlo na území jejich států, a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně civilního letectví.

- (6) Každá strana souhlasí s tím, že může být požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali ustanovení o ochraně civilního letectví uvedená výše v odstavci (5) vyžadovaná druhou smluvní stranou pro vstup, výstup a pobyt na území státu této druhé smluvní strany. Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu budou účinně uplatňována opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, a bude prováděna odpovídající bezpečnostní kontrola zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování a nakládání.
- (7) Pokud se jedna smluvní strana odchýlí od ustanovení tohoto článku na ochranu civilního letectví, může letecký úřad druhé smluvní strany požádat o okamžité konzultace s leteckým úřadem této smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do jednoho (1) měsíce ode dne podání takové žádosti bude důvodem k odnětí, zrušení, pozastavení nebo uložení podmínek k provoznímu oprávnění leteckého podniku nebo leteckých podniků této smluvní strany. Bude-li to vyžadovat vážná naléhavá situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím měsíční lhůty.

Článek 13

(Přistěhovalectví a kontrola cestovních dokladů)

- (1) Na žádost kterékoli smluvní strany povolí druhá smluvní strana leteckým podnikům, vykonávajícím letecká přepravní práva v obou státech provádět opatření, která zabezpečí, že budou přepravováni pouze cestující s cestovními doklady požadovanými pro vstup nebo tranzit státem, který o to požádá.

- (2) Každá smluvní strana přijme k prověření osobu, která byla vrácena z místa výstupu na území státu druhé smluvní strany poté, co byla shledána osobou nepřijatelnou, pokud předtím tato osoba pobývala na území jejího státu před nástupem do letadla jinak než v přímém tranzitu. Smluvní strana nebude vracet takovou osobu do státu, v němž předtím byla shledána jako nepřijatelná.
- (3) Tato ustanovení nemají za cíl bránit příslušným státním orgánům v dalším prověření vrácené nepřijatelné osoby, aby byla zjištěna případná přijatelnost nebo byla učiněna opatření pro její přemístění, přestěhování nebo deportaci do státu, jehož je státním příslušníkem, nebo tam, kde je jinak přijatelná. Jestliže osoba, která byla shledána nepřijatelnou, ztratila nebo zničila své cestovní doklady, přijme smluvní strana náhradou doklad potvrzující okolnosti nástupu do letadla a přiletu, vydaný příslušnými státními orgány smluvní strany státu, ve kterém byla osoba shledána nepřijatelnou.

Článek 14
(Výměna názorů)

Letecké úřady smluvních stran, kdykoli to budou považovat za nutné, si budou vyměňovat názory za účelem úzké spolupráce a shody ve všech otázkách týkajících se provádění této dohody.

Článek 15
(Konzultace)

Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace za účelem projednávání změn v této dohodě nebo v Seznamu linek nebo otázek týkajících se výkladu. Totéž se týká konzultací ve věcech provádění této dohody, kdykoli smluvní strana usoudí, že výměna názorů ve smyslu článku 14 této dohody nepřinesla uspokojivé výsledky. Tyto konzultace budou zahájeny ve lhůtě po uplynutí dvou měsíců (2) ode dne, kdy bude taková žádost přijata druhou smluvní stranou.

Článek 16
(Řešení sporů)

- (1) Jakákoli neshoda, týkající se výkladu nebo provádění této dohody, která nemůže být vyřešena podle článků 14 a 15 této dohody, bude na základě žádosti kterékoli smluvní strany předložena rozhodčímu soudu.
- (2) Tento rozhodčí soud bude ustaven případ od případu následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tyto dva členové se poté dohodnou na státním příslušníkovi třetího státu jako předsedovi, který bude jmenován vládami smluvních stran. Členové budou jmenováni do dvou měsíců a předseda do tří měsíců ode dne, ke kterému kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o svém záměru předložit neshodu rozhodčímu soudu.

- (3) Nebudou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, nebude-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident občanem státu některé ze smluvních stran nebo cokoli mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který ho zastupuje.
- (4) Rozhodčí soud rozhodne většinou hlasů. Rozhodnutí budou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako náklady na své zastoupení při rozhodčím řízení; náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady ponесou smluvní strany stejnými díly. Ve všech ostatních záležitostech si rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

Článek 17

(Mnohostranné úmluvy)

V případě, že všeobecná mnohostranná úmluva o civilním letectví vztahující se k mezinárodním leteckým dopravním službám a ovlivňující vztahy mezi dvěma smluvními stranami vstoupí v platnost, bude tato dohoda doplněna tak, pokud to bude nezbytné, aby odpovídala ustanovením této mnohostranné úmluvy, pokud byla její ustanovení přijata oběma smluvními stranami.

Článek 18

(Vstup platnost a doba trvání)

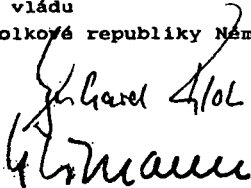
- (1) Tato dohoda vstoupí v platnost jeden (1) měsíc ode dne, kdy si smluvní strany navzájem písemně oznámí diplomatickou cestou, že ústavně předepsané formality pro vstup této dohody v platnost byly v jejich státech splněny. Den přijetí pozdějšího z těchto dvou oznámení je datem, od kterého tato dohoda vstupuje v platnost.
- (2) Tato dohoda se sjednává na dobu neurčitou.

Článek 19
(Ukončení platnosti)

Každá smluvní strana může kdykoli oznámit písemně druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody; takové rozhodnutí bude současně oznámeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. V takovém případě platnost této dohody skončí dvanáct (12) měsíců po dni přijetí oznámení druhou smluvní stranou, nebude-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení platnosti vzato zpět na základě dohody. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou stranou, bude považováno oznámení za přijaté čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo přijato Mezinárodní organizací pro civilní letectví.

Dáno v *Bromu* dne *23. dubna* 1998 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce německém, českém a anglickém. Všechny texty jsou stejné autentické. V případě rozdílného výkladu bude rozhodující anglický text.

Za vládu
Spolkové republiky Německo



Za vládu
České republiky



[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the
Czech Republic,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature
at Chicago on 7 December 1944,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of
Germany the Federal Ministry of Transport; in the case of the Czech Republic the Ministry
of Transport and Communications; or in both cases any other person or agency authorized
to perform the functions incumbent upon the said authorities;

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

(d) the term "capacity" means the capacity of the aircraft used on an air service, multiplied
by the frequency operated by such aircraft during a flight season.

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

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

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

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

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

It also includes:

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

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

Article 2. Grant of Traffic Rights

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

(a) to fly across its territory without landing;

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

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

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

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

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does 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 country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3. Designation and Operating Authorization

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

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

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

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 above, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that a preponderant part of the ownership and the effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or in its nationals. With respect to the membership of the Federal Republic of Germany in the European Union, the legal obligations of the Federal Republic of Germany towards the European Union shall remain unaffected; the Czech Republic will take this into account.

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

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

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

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importa-

tion, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

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

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

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

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

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

Article 7. Transfer of Earnings

The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their head offices the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party. The transfer shall be made at the foreign exchange market rate applicable on the day the transfer is made. Actual transfer shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Article 8. Principles Governing the Operation of Air Services

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

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

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

Article 10. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement can be disapproved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(3) The tariffs shall be notified by the designated airlines to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for examination at least seven days prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of a Contracting Party disapprove a tariff notified they shall inform the airline concerned immediately. In case of disapproval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied. If disapproval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties is not communicated to the airline by the end of the seven days period referred to in paragraph 3 above, the new tariff may be applied.

Article 11. Commercial Activities

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

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall be granted work permits upon application, regardless of the situation and development of the labour market.

(3) Ground handling shall be governed by national provisions.

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

Article 12. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interfer-

ence against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

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

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

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

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

Article 13. Immigration and Control of Travel Documents

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

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

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

Article 14. Exchange of Views

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

Article 15. Consultations

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

Article 16. Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Articles 14 and 15 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

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

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

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

Article 17. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties entering into force, this Agreement shall be amended, if necessary, to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 18. Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled. The day of receipt of the last notification shall be the date from which the date of entry into force will be calculated.

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

Article 19. Termination

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

Done at Bonn on 23 April 1998 in two originals, each in the German, Czech and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

GERHARD FULDA

MATTHIAS WISSMANN

For the Government of the Czech Republic:

PETR MOOS

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Regierung der Tschechischen Republik
über
den Luftverkehr

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Tschechischen Republik -

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 Tschechische

Republik das Ministerium für Verkehr und Kommunikation 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) "Kapazität" die Kapazität des bei einem Fluglinienverkehr benutzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der von einem solchen Luftfahrzeug während einer Flugplanperiode durchgeführten Frequenz.

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

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;

- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

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

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien in einem Fluglinienplan 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

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

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

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

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

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Annahme der Bezeichnung eines Unternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Absatz 2 erwähnten Betriebsgenehmigung zu verweigern oder für die Ausübung der in Artikel 2 festgelegten Rechte von ihr als notwendig erachtete Bedingungen auferlegen, wenn diese Vertragspartei nicht den Nachweis erhält, daß der überwiegende Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Im Hinblick auf die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der Europäischen Union bleiben die rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland der Europäischen Union gegenüber unberührt; die Tschechische Republik wird dies berücksichtigen.

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

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

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

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

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

Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial, das die Insignien der bezeichneten Unternehmen trägt und kostenlos verteilt wird, sowie 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 der Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer). Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, den Überschuß der im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte über dortige Ausgaben umzutauschen und an ihre Hauptniederlassungen zu transferieren. Der Transfer erfolgt zum gültigen Devisenmarktkurs am Tag des Transfers. Der Transfer selbst ist nicht gebührenpflichtig, mit Ausnahme der von Banken für solche Geschäftsvorgänge erhobenen üblichen Bearbeitungsgebühren.

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.

(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 fünfundvierzig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

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

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, können von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien abgelehnt werden.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständigen Luftfahrtbehörden lehnen einen Tarif nur ab, wenn er diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien durch die bezeichneten Unternehmen spätestens sieben Tage vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Prüfung notifiziert.

(4) Lehnt die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei einen notifizierten Tarif ab, so unterrichtet sie sofort das betroffene Unternehmen. Im Falle einer Ablehnung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien wird dieser Tarif nicht angewendet. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte. Wird das Unternehmen nicht vor Ablauf des in Absatz 3 genannten Zeitraums von sieben Tagen durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien von einer Ablehnung unterrichtet, so kann der neue Tarif angewendet werden.

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. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird auf Antrag, unabhängig von der Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes, eine Arbeitserlaubnis erteilt.

(3) Bodenabfertigungsdienste werden durch die nationalen Bestimmungen geregelt.

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

Artikel 12 Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, und jedem anderen für die Luftsicherheit maßgebenden mehrseitigen Abkommen, das für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

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

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner

Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeideverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

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

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

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam an-

gewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

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

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

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

Artikel 14

Meinungsaustausch

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

Artikel 15

Konsultationen

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

Artikel 16
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach den Artikeln 14 und 15 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

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

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

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

Artikel 17

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein allgemeines mehrseitiges Übereinkommen über den internationalen Luftverkehr in Kraft, das die Beziehungen zwischen den beiden Vertragsparteien betrifft, so wird dieses Abkommen gegebenenfalls geändert, um es mit den Bestimmungen eines solchen mehrseitigen Übereinkommens in Einklang zu bringen, sofern diese von beiden Vertragsparteien angenommen wurden.

Artikel 18

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien durch Austausch diplomatischer Noten einander angezeigt haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind. Maßgeblich für die Fristberechnung des Inkrafttretensdatums ist der Tag des Zugangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 19

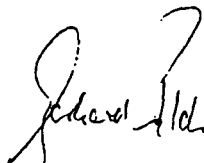

Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit schriftlich 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 Bonn am 23. April 1998 in zwei Urschriften, jede in deutscher, tschechischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

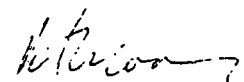
Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland

(Dr. Gerhard Fulda)
Ministerialdirigent
im Auswärtigen Amt

(Matthias Wisemann)
Bundesminister für Verkehr

Für die Regierung
der Tschechischen Republik


(Petr Moos)
Minister für Verkehr
und Fernmeldewesen

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. Définitions

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

a. le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à son Article 90 et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront été entrés en vigueur ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;

b. l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports et, dans le cas de la République tchèque du Ministère des transports et des communications et, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;

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

d. le terme « capacité » s'entend de la capacité de l'appareil utilisé pour un service aérien, multipliée par la fréquence avec laquelle ledit appareil est exploité pendant une saison de vols.

2. Le terme « territoire » et les expressions « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les Articles 2 et 96 de la Convention.

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

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

b. la commission à payer sur les ventes de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou sur les transactions correspondant au transport du fret ; et

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

Le tarif comprend également :

d. tout avantage significatif fourni à l'occasion du transport ;

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

Article 2. Octroi des droits de trafic

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

a. le droit de survoler sa région sans y faire escale ;

b. le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales ;

c. le droit d'atterrir sur son territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-après afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier sur une base commerciale.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées des Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront spécifiées par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans un tableau des routes.

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

4. L'octroi de droits de trafic conformément au paragraphe 1 du présent Article n'inclut pas l'octroi du droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points du territoire de la Partie contractante qui octroie ces droits et des points du territoire d'un pays tiers ou vice versa (cinquième liberté). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont octroyés que sur la base d'arrangements spécifiques entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

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

a. La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'Article 2 du présent Accord sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises par écrit ; et

b. la Partie contractante octroyant ces droits ait autorisé la ou les entreprises désignées à commencer les services aériens.

2. La Partie contractante octroyant ces droits donnera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-après ainsi que de l'Article 9 du présent Accord, ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

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

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise de transport aérien et le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, et d'imposer toutes les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, toutes les fois que ladite Partie contractante ne possède pas la preuve qu'une part importante du capital et du contrôle effectif de ladite entreprise est détenue par l'autre Partie contractante ou par ses nationaux. En ce qui concerne l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne à l'Union européenne, les obligations juridiques de la République fédérale d'Allemagne vis-à-vis de l'Union européenne ne seront pas affectées ; la République tchèque en tiendra compte.

5. Chaque Partie contractante aura le droit de remplacer, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 à 4 ci-dessus, une entreprise qu'elle a désignée par une autre entreprise. L'entreprise nouvellement désignée aura les mêmes droits et obligations que celle qu'elle remplace.

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

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'Article 15 du présent Accord sauf s'il s'avère nécessaire d'annuler ou suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

Article 5. Non-discrimination en ce qui concerne les redevances

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

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

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

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

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

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

5. Les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus qui ne sont pas frappés de droits de douane ou d'autres droits ne sont pas soumis non plus aux interdictions ou restrictions économiques à l'importation, à l'exportation ou au transit qui seraient autrement applicables.

6. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, un allègement fiscal en ce qui concerne la taxe à la valeur ajoutée sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux. Cet allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération ou d'un remboursement d'impôt.

Article 7. Transfert des recettes

Les entreprises désignées des Parties contractantes auront le droit de convertir et de transférer à leurs sièges respectifs l'excédent des recettes par rapport aux dépenses locales enregistré sur le territoire de l'autre Partie contractante. Le transfert s'effectuera au taux de change en vigueur sur le marché le jour du transfert. Le montant du transfert sera exempt de taxes à l'exception des commissions normalement appliquées par les banques pour ce type de transactions.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services aériens

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

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

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

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

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

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

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

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

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

1. Chaque entreprise désignée communiquera aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins 45 jours avant le commencement des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord et avant le commencement de chaque calendrier de vol, le type de services, le type d'aéronef à utiliser et les horaires de vol. Les modifications à court terme doivent être notifiées immédiatement.

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

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien pour le transport sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord pourront être désapprouvés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

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

3. Les tarifs seront soumis par les entreprises désignées aux autorités aéronautiques pour approbation 7 jours au moins avant la date envisagée de leur introduction.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne donnent pas leur agrément à un tarif soumis à leur approbation, elles en informent l'entreprise concernée dans les meilleurs délais. En ce cas, ledit tarif ne sera pas appliqué. Le tarif appliqué jusqu'alors et qui devait être remplacé par le nouveau tarif continuera d'être appliqué. Si le refus du tarif n'a pas été notifié à la fin des 7 jours visés au paragraphe 3, le nouveau tarif pourra être appliqué.

Article 11. Activités commerciales

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

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant, le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus obtiendront un permis de travail sur demande, quelle que soit la situation du marché de la main d'uvre.

3. Les services au sol seront régis par les lois et règlements nationaux.

4. Chaque Partie contractante accordera à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses services de transport directement dans ses bureaux de vente et par l'intermédiaire de ses agents sur le territoire de l'autre Partie contractante à tout client dans la monnaie nationale ou dans toute monnaie librement convertible.

Article 12. Sécurité aérienne

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

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

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

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

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

6. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 5 ci-dessus que l'autre Partie contractante impose en ce qui concerne l'accès à son territoire, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, équipages, bagages de cabine, bagages de soute, marchandises et provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examinera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante pour qu'elle prenne des mesures spéciales et raisonnables de sécurité afin d'assurer une protection contre une menace précise.

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

Article 13. Immigration et contrôle des documents de voyage

1. À la demande de l'autre Partie contractante, chaque Partie contractante autorisera, sur son territoire, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans l'État demandeur soient embarqués.

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

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

Article 14. Échange de vues

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

Article 15. Consultations

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

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément aux Articles 14 et 15 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Le tribunal arbitral sera constitué de la manière suivante : chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres conviendront d'un national d'un État tiers qui sera le Président du tribunal. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des parties contractantes aura informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

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

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

Article 17. Conventions multilatérales

Si une Convention multilatérale générale relative aux transports aériens internationaux entre en vigueur et affecte les relations entre les deux Parties contractantes, le présent Accord sera, si nécessaire, amendé en vue de se conformer aux dispositions de ladite Convention multilatérale dans la mesure où lesdites dispositions ont été acceptées par les deux Parties contractantes.

Article 18. Entrée en vigueur et durée

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle chaque Partie contractante aura notifié à l'autre l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord. La date d'entrée en vigueur sera celle de la réception de la dernière notification.

2. Le présent Accord sera conclu pour une période indéterminée.

Article 19. Dénonciation

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

Fait à Bonn le 23 avril 1998 en deux exemplaires originaux en langues allemande, tchèque et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

GERHARD FULDA

MATTHIAS WISSMANN

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

PETR MOOS

