

**No. 38355**

---

**Estonia  
and  
Germany**

**Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Estonia and  
the Federal Republic of Germany. Tallinn, 2 May 1997**

**Entry into force:** *27 March 2002 by notification, in accordance with article 20*

**Authentic texts:** *English, Estonian and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Estonia, 11 April 2002*

---

**Estonie  
et  
Allemagne**

**Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République  
d'Estonie et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Tallinn, 2  
mai 1997**

**Entrée en vigueur :** *27 mars 2002 par notification, conformément à l'article 20*

**Textes authentiques :** *anglais, estonien et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Estonie, 11 avril 2002*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

Contents

Preamble

Article 1. Definitions

Article 2. Grant of Traffic Rights

Article 3. Designation and Operating Authorization

Article 4. Revocation or Limitation of Operating Authorization

Article 5. Non-discrimination in respect of Charges

Article 6. Exemption from Customs Duties and other Charges

Article 7. Transfer of Earnings

Article 8. Principles Governing the Operation of Air Services

Article 9. Communication of Operating Information and Statistics

Article 10. Tariffs

Article 11. Commercial Activities

Article 12. Aviation Safety

Article 13. Aviation Security

Article 14. Immigration and Control of Travel Documents

Article 15. Exchange of Views

Article 16. Consultations

Article 17. Settlement of Disputes

Article 18. Multilateral Agreements and Conventions

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 20. Entry into Force, Duration

Article 21. Termination

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

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 I. Definitions*

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

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 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 Republic of Estonia, the Ministry of Transport and Communications; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport, 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.

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

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

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

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

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

It also includes:

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

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

*Article 2. Grant of Traffic Rights*

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

(a) to fly across its territory without landing;

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

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

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

(3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) above on scheduled flights.

(4) 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).

(5) 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) Either Contracting Party may withhold the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party, if such airline is not able to prove upon request that the majority ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself. In view of the legal obligations of the Federal Republic of Germany to the European Union, however, the other Contracting Party is only entitled to do so, if an airline designated by the Federal Republic of Germany is not able to prove upon request that the majority ownership of such airline is vested in a member State of the European Union or in

nationals or corporations of such member States, and that effective control is vested in such State or its nationals or corporations.

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

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above with the exception of charges based on the cost of the service provided (following the principles of Article 5 of this Agreement).

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international

air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

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

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

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

*Article 7. Transfer of Earnings*

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

*Article 8. Principles Governing the Operation of 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.

(6) Co-operation arrangements concerning the exercise of traffic rights granted by this Agreement, especially the use of common flight numbers (code sharing) or the contractual purchase of partial capacities (blocked space), concluded between the designated airlines of both Contracting Parties, shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. The airlines designated by one Contracting Party may only make such arrangements with the airlines designated by the other Contracting Party, if these airlines have also been granted the relevant approvals and this only on the basis of reciprocity and in consideration of the national regulations applicable in each case. Such arrangements with other airlines of the other Contracting Party shall require the approval of the aeronautical authorities of this Contracting Party. The provisions of Article 3 (1) of this Agreement shall remain unaffected.

#### *Article 9. Communication of Operating Information and Statistics*

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

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

#### *Article 10. Tariffs*

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

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

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

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

*Article 11. Commercial Activities*

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

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners 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 residence and work permits in accordance with the laws and regulations of the Contracting Party concerned, regardless of the situation and the development of the labor market.

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

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

*Article 12. Aviation Safety*

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

*Article 13. Aviation Security*

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

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

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

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

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

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively ap-

plied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. (7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

*Article 14. 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 15. 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 16. 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 15 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 17. Settlement of Disputes*

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 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 18. Multilateral Agreements and Conventions*

In the event of a general multilateral air transport agreement or convention concerning any matter covered by this Agreement, accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such agreement or convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral agreement or convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

*Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organization*

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

*Article 20. 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 that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

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

*Article 21. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such 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 Tallinn on May 2nd 1997, in duplicate in the Estonian, German and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Estonian and German texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Estonia:

RAIVO VARE

For the Government of the Federal Republic of Germany:

BERND MÜTZELBURG

[ ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN ]

EESTI VABARIIGI VALITSUSE

JA

SAKSAMAALIITVABARIIGI VALITSUSE VAHELINE

LENNUÜHENDUSE LEPING

## Sisukord

### Preambula

- Artikel 1** Möisted
- Artikel 2** Õiguste andmine
- Artikel 3** Lennuettevõtte määramine ja tegevusluba
- Artikel 4** Tegevusloa kehtetuks tunnistamine või piiramine
- Artikel 5** Mittediskrimineerimine maksustamisel
- Artikel 6** Tollimaksust ja muudest maksudest vabastamine
- Artikel 7** Tulude ülekandmine
- Artikel 8** Lennuliinide käitamise korraldamise põhimõtted
- Artikel 9** Käitamisinformatsiooni ja statistiliste andmete vahetamine
- Artikel 10** Tariifid
- Artikel 11** Lennuettevõtte äritegevus
- Artikel 12** Lennundusohutus
- Artikel 13** Lennundusturvalisus
- Artikel 14** Sissesõit ja reisidokumentide kontroll
- Artikel 15** Mõttevahetus
- Artikel 16** Konsultatsioonid
- Artikel 17** Vaidluste lahendamine
- Artikel 18** Vastavus mitmepoolsetele lepingutele ja konventsioonidele
- Artikel 19** Registreerimine Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis
- Artikel 20** Jõustumine, kestus
- Artikel 21** Lõpetamine

Eesti Vabariigi valitsus ja Saksamaa Liitvabariigi valitsus,

olles liitunud 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga;

soovides sõlmida lepingut regulaarse lennūühenduse loomiseks ja korraldamiseks oma territooriumide vahel ja väljaspool neid,

on kokku leppinud alljärgnevas:

## ARTIKKEL 1

### Mõisted

(1) Kui kontekst ei nöua teisiti, siis käesolevas lepingus:

- a) tähendab mõiste "konventsioon" 7. detsembril 1944 Chicagos allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni ja hõlmab kõiki selle lisasid, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 kohaselt ning lisade või konventsiooni kõiki parandusi artiklite 90 ja 94 kohaselt, kui need lisad ja parandused on lepingupoolte suhtes jõustunud või nende poolt ratifitseeritud;
- b) tähendab mõiste "lennundusvõimud" Eesti Vabariigi puhul Teede- ja Sideministeeriumi; Saksamaa Liitvabariigi puhul Liitvabariigi Transpordiministeeriumi, või mõlemal juhul iga isikut või organit, kes on volitatud täitma ülalmainitud võimude poolt praegu täidetavaid ülesandeid;
- c) tähendab mõiste "määratud lennuettevõte" lennuettevõtet, mille lepingupool on käesoleva lepingu artikli 3 järgi kirjalikult määranud lennuettevõtteks, mis kätab rahvusvahelisi lennuliine käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel.

(2) Mõisted "territorium", "lennuliin", "rahvusvaheline lennuliin", "lennuettevõte" ja "vahemaandumine mittekaubanduslikel eesmärkidel" omavad konventsiooni artiklites 2 ja 96 määratletud tähendust.

(3) Mõiste "tariif" tähendab tasu, mis võetakse reisijate, pagasi või kauba (välja arvatud post) rahvusvahelise veo eest (s.o vedu kahe või enama riigi territooriumidel asuvate punktide vahel) ja see hõlmab:

- a) iga põhitariifi või tasu rahvusvahelise veo eest, mida on sellisena turustatud ja müüdud, sh põhitariife, mis on moodustatud teiste tariifide või lisatariffide alusel rahvusvaheliste sektorite või rahvusvaheliste sektorite osa moodustavate kodumaiste sektorite üle teostatavate vedude eest;

- b) komisjonitasu, mida tuleb maksta reisijate- või pagasiveopiletite müügi või kaubaveo vastavate tehtingute pealt; ja
- c) tingimusi, mis määrravad veo tariifi või tasu rakendamise või komisjonitasu maksmise.

See hõlmab ka:

- d) iga vedudega seoses saadud märkimisväärsed soodustused;
- e) iga tariifi rahvusvahelise veo jätkuna siseriiklikus sektoris teostatava veo eest, mis ei ole kasutatav puhtal kujul siseriikliku reisi puhul ega vördselt alustel kõigi rahvusvaheliste lennuettevõtete ja nende teenuste kasutajate jaoks.

## ARTIKKEL 2 Õiguste andmine

(1) Kumbki lepingupool annab teisele lepingupoolele õiguse määratud lennuettevõtete kaudu rahvusvahelistel lennuliinidel vedude teostamiseks:

- a) lennata üle oma territooriumi ilma vahemaandumiseta;
- b) maanduda oma territooriumil mittekaubanduslikest eesmärkide;
- c) maanduda oma territooriumil kooskõlas lõikega 2 määratud marsruutidel nimetatud punktides, et kaubanduslikest alustel võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna ning laadida peale ja maha lasti ja posti.

(2) Marsruudid, millel lepingupoolte määratud lennuettevõtted võivad käitada rahvusvahelisi lennuliine, täpsustatakse marsruutide ajagraafikus nootide vahetamise teel.

(3) Kummagi lepingupoole lennuettevõtetel, v.a need, mis on määratud käesoleva lepingu artikli 3 alusel, on regulaarlendude teostamisel lõike 1 punktides a ja b sätestatud õigused.

(4) Ülaltoodud artiklis 1 sätestatut ei saa tõlgendada ühe lepingupoole lennuettevõtttele õiguse andmisena vedada tasu eest või renditingimustel reisijaid, lasti või posti teise lepingupoolte territooriumil asuvate punktide vahel (kabotaaž).

(5) Veoõiguste andmine ülaltoodud lõike 1 kohaselt ei hõlma õigust vedada reisijaid, pagasit, lasti ega posti õigusi andva lepingupoole territooriumil asuvate punktide ja kolmanda riigi territooriumil asuvate punktide vahel või vastupidi (viies vabadusaste). Viienda vabadusastme veoõigused antakse vaid mõlema lepingupoole lennundusvõimude vaheliste vastavate lepingute alusel.

**ARTIKKEL 3**  
**Lennuettevõtte määramine ja tegevusluba**

(1) Käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel võib alustada rahvusvaheliste lennuliinide käitamist igal ajal tingimusel, et:

a) lepingupool, kellele antakse käesoleva lepingu artikli 2 lõikes 1 sätestatud õigused, on määranud kirjalikult ühe või mitu lennuettevõtet; ja

b) need õigused andnud lepingupool on andnud määratud lennuettevõttele või -ettevõtetele õiguse lennuliinide avamiseks.

(2) Need õigused andnud lepingupool annab, arvestades järgnevates lõigetes 3 ja 4 ning käesoleva lepingu artiklis 9 sätestatut, viivitamatult nimetatud loa rahvusvaheliste lennuliinide käitamiseks.

(3) Kumbki lepingupool võib nõuda igalt teise lepingupoole poolt määratud lennuettevõttelt töendeid, et see on võimeline täitma esimese lepingupoole rahvusvahelist lennuliiklust käsitlevate seaduste ja määrustega kehtestatud nõudeid.

(4) Kumbki lepingupool võib teise lepingupoole määratud lennuettevõttel käesoleva lepingu artikli 2 alusel antud õiguste kasutamise keelata, kui see lennuettevõte ei ole võimeline taotluse korral töestama, et sisuline omandiõigus ja tegelik kontroll selle lennuettevõtte üle kuulub teise lepingupoole kodanikele või juridilistele isikutele või sellele lepingupoolele endale. Kuid arvestades Saksamaa Liitvabariigi õiguslikke kohustusi Euroopa Liidu ees, on teisel lepingupoolel õigus niimoodi toimida vaid juhul, kui Saksamaa Liitvabariigi määratud lennuettevõte ei ole võimeline taotluse korral töestama, et sisuline omandiõigus selle lennuettevõtte üle kuulub Euroopa Liidu liikmesriigile või liikmesriigi kodanikele või juridilistele isikutele ja et tegelik kontroll kuulub sellisele riigile või selle kodanikele või juridilistele isikutele.

(5) Kummalgi lepingupoolel on õigus ülaltoodud lõigete 1 kuni 4 sätete alusel välja vahetada enda määratud lennuettevõte. Uuel määratud lennuettevõttel on samad õigused ja samad kohustused kui sellel, mille ta välja vahetas.

**ARTIKKEL 4**  
**Tegevusloa kehetetuks tunnistamine või piiramine**

Kummalgi lepingupoolel on õigus käesoleva lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt antud tegevusluba kehetetuks tunnistada või tingimustega piirata, kui määratud lennuettevõte ei järgi õiguse andnud lepingupoole seadusi või määrusi või käesoleva lepingu sätteid või ei täida neist tulenevaid kohustusi. Kui seaduste või määruste edasise rikkumise välimiseks ei ole vajalik tegevuse viivitamatu peatamine või eritingimuste seadtnine, siis eelnevad sellisele kelitetukstunnistamisele või piiramisele konsultatsioonid, nagu on ette nähtud käesoleva lepingu artiklis 16.

**ARTIKKEL 5**  
**Mittediskrimineerimine maksustamisel**

Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukilt teise lepingupoole territooriumil lennujaamade ning muude lennundust teenindavate rajatiste ja seadmete kasutamise eest võetavad tasud ei tohi olla kõrgernad kui lepingupoole enese lennuettevõtete sarnastel rahvusvahelistel lennuliinidel lendavatelt õhusõidukitel võetavad tasud.

**ARTIKKEL 6**  
**Tollimaksust ja muudest maksudest vabastamine**

(1) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt rahvusvahelistel lennuliinidel kasutatav õhusõiduk, samuti selle pardal olev kütus, määärdeõlid, varuosad, sisseeade ja pardavarustus vabastatakse kõigist tollimaksudest ning muudest impordi, ekspordi ja kaupade transiidi eest võetavatest maksudest teise lepingupoole territooriumile saabumisel, sealts lahkumisel või sellest ülelendamisel. See kehtib ka teise lepingupoole territooriumist ülelennu ajal õhusõiduki pardal tarbitavate kaupade kohta.

(2) Ülaltoodud lõikes 1 mainitud tollimaksudest ja muudest maksudest on vabastatud kütus, määärdeõlid, varuosad, sisseeade ja pardavarustus, mis on ajutiselt imporditud ühe lepingupoole territooriumile, et neid seal viivitamata või pärast säilitamist teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukile paigaldada või selle pardale võtta või muul viisil esimese lepingupoole territooriumilt re-eksportida. Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte reklammaterialid ja transpordidokumentid on sisseveol teise lepingupoole territooriumile samuti vabastatud lõikes 1 nimetatud tollimaksudest ja muudest maksudest, v.a osutatud teenuste tasul pöhinevad maksud (vastavalt käesoleva lepingu artiklis 5 sätestatud põhimõtetele).

(3) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduki poolt teise lepingupoole territooriumil pardale võetud kütus ja määärdeõlid, mida kasutatakse rahvusvahelistel lennuliinidel, on vabastatud ülaltoodud lõikes 1 mainitud tollimaksudest ja muudest maksudest ning teistest spetsiaalsetest tarbimismaksudest.

(4) Kumbki lepingupool võib ülaltoodud lõigetes 1 kuni 3 mainitud kaupu hoida tollivõimude järelevalve all.

(5) Kui ülaltoodud lõigetes 1 kuni 3 mainitud kaubad on vabastatud tollimaksudest ja muudest maksudest, ei allu need kaubad mingitele majanduslikele impordi-, ekspordi- või transiidikeeldudele ega -piirangutele, mis nende suhtes muudel juhtudel kehtiksid.

(6) Lepingupooled tagavad vastastikkuse alusel teise lepingupoole määratud lennuettevõttele müüdud kaupade või osutatud teenuste vabastamise käibemaksust või muudest samalaadsetest kaudsetest maksudest, kui need kaubad ja teenused on kasutatud ettevõtje äritegevuseks. Maksuvabastus võib esineda vabastuse või tagasimaksmise näol.

## ARTIKKEL 7

### Tulude ülekandmine

Kumbki lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõttetele õiguse kanda teise lepingupoole territooriumil oma transporditeenuste müügist saadud tulu üle oma peakontorisse igal ajal vabalt ja piiranguteta mis tahes vabalt konverteeritavas valuutas, kooskõlas vastava lepingupoole valuutaeeskirjadega ning ametliku vahetuskursi alusel.

## ARTIKKEL 8

### Lennuliinide käitamise korraldamise põhimõtted

(1) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõttete tagatakse võrdne võimalus käitada lennuliini käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel.

(2) Rahvusvaheliste lennuliinide käitamisel käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel arvestab kummagi lepingupoole iga määratud lennuettevõte teise lepingupoole mis tahes määratud lennuettevõtte huvidega, hoidudes põhjendamatult mõjutamast lennuliine, mida viimane lennuettevõte kätab samadel marsruutidel või nende osadel.

(3) Käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel käitatavate rahvusvaheliste lennuliinide esmaseks eesmärgiks on pakkuda sellist vedude mahtu, mis vastaks eeldatavale nõndlusele vedude järele lennuettevõtte määranud lepingupoole territooriumile ja territooriumilt. Selliste lennuettevõttete õigust teostada vedusid käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutide teise lepingupoole territooriumil asuvate punktide ja kolmandates riikides asuvate punktide vahel tuleb kasutada rahvusvahelise lennutranspordi korrapärase arengu huvides nii, et veoste maht oleks seotud:

a) nõndlusega vedude järele lennuettevõtted määranud lepingupoole territooriumile ja territooriumilt;

b) nõndlusega vedude järele piirkondades, mida need lennuliinid läbivad, arvestades kohalikke ja piirkondlikke lennuliine;

c) põhimarsruutide ökonoomsuse nõuetega.

(4) Tagamaks määratud lennuettevõttetele vastastikku õiglast ja võrdväärset kohtlemist, kinnitavad lepingupoolte lennundusvõimud lendude sageduse, kasutatavate õhusõidukite tüübi vastavalt mahule ning lennugraafiku.

(5) Lepingupoolte lennundusvõimud peavad vajaduse korral püüdma korraldada veoste mahtu ja lennuliikluse sagedust rahuldaaval tasemel.

(6) Käesoleva lepinguga antud kaubaveoõiguste kasutamist käitlevad koostöökokkulepped, eelkõige ühiste lennunumbrite kasutamine (koodide jagamine) või osamahu (blokeeritud ruum) ostmine määratud lennuettevõtete vahel sõlmitud lepinguga, esitatakse kinnitamiseks mõlema lepingupoole lennundusvõimudele. Ühe lepingupoole määratud lennuettevõtted võivad selliseid kokkuleppeid teise lepingupoole määratud lennuettevõtetega sõlmida vaid siis, kui ka nendele lennuettevõtetele on antud vastavad kinnitused ning seda üksnes vastastikkuse alusel, võttes igal üksikul juhul arvesse kehtivaid riiklikke eeskirju. Selliste kokkulepete puhul teise lepingupoole teiste lennuettevõtetega on nõutav selle lepingupoole lennundusvõimude kinnitus. Käesoleva lepingu artikli 3 lõike 1 sätted jäavad muutmata.

## ARTIKKEL 9

### Käitamisinformatsiooni ja statistiliste andmete vahetamine

(1) Iga määratud lennuettevõte teatab lepingupoolte lennundusvõimudele vähemalt ühe kuu jooksul enne lennuliinide avamist käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel ning enne iga järgneva lennuplaani käikulaskmise algust, millist lennuliini ja millist tüpi õhusõidukit ta kasutama hakkab ning milline on tema lennugraafik. Lühiajalistest muudatustest teatatakse viivitamata.

(2) Lepingupoole lennundusvõimud varustavad tactluse korral teise lepingupoole lennundusvõime määratud lennuettevõtete perioodiliste või muude statistiliste andmetega, mida põhjendatult võidakse nõuda, et kontrollida esimese lepingupoole määratud lennuettevõtte pakutavat veoste mahtu käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel. Selline informatsioon sisaldab võimaluse korral detailset teavet veoste päritolu ja siitpunktide kohta.

## ARTIKKEL 10

### Tariifid

(1) Määratud lennuettevõtte poolt reisijatele kehtestatud tariifid käesoleva lepingu artikli 2 lõikega 2 kooskõlas määratud marsruutidel vajavad selle lepingupoole lennundusvõimude kinnitust, kelle territooriumil (transpordidokumentides sisalduva informatsiooni põhjal) asub reisi lähtepunkt.

(2) Määratud lennuettevõtted võtavad oma tariifides arvesse käitamiskulusid, mõistlikku kasumit, olemasolevaid konkurents- ja turutingimusi ning transpordi kasutajate huve. Pädevad lennundusvõimud võivad keelduda tariifi kinnitamast vaid siis, kui see ei vasta nendele kriteeriumidele.

(3) Määratud lennuettevõte esitab tariifid lennundusvõimudele kinnitamiseks vähemalt üks kuu enne nende kehtestamise kuupäeva.

(4) Kui ühe lepingupoole lennundusvõimud ei nõustu kinnitamiseks esitatud tarifiga, informeerivad nad asjaomast lennuettevõtet kahekümne ühe päeva jooksul arvates tarifi esitamise kuupäevast. Sellisel juhul seda tarifi ei rakendata. Kehtima jäab tarif, mis kehtis enne selle muutmisse kavatsust.

## ARTIKKEL 11

### Lennuettevõtte äritegevus

(1) Kumbki lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõttele vastastikkuse alusel õiguse pidada oma territooriumil määratud lennuettevõtte jaoks vajalikke kontoreid ning administratiiv- ja tehnilist personali.

(2) Löikes 1 nimetatud kontoreid asutatakse ja personali võetakse tööle kooskõlas asjaomase lepingupoole seaduste ja määrustega, mis reguleerivad välismaalaste sissesööti ja nende viibimist selle lepingupoole territooriumil. Löikes 1 nimetatud kontorites töötavale personalile antakse elamis- ja tööload kooskõlas asjaomase lepingupoole seaduste ja määrustega, sõltumata tööturu olukorrast ja arengust.

(3) Kumbki lepingupool annab vastastikkuse alusel teise lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse korraldada teise lepingupoole määratud või muu lennuettevõtte jaoks iseseisvalt reisijate, pagasi, lasti ja posti vedamiseks ettevalmistamist. Selle õiguse alla ei käi teenuste osutamine maa peal (õhusöiduki maapealne ettevalmistamine), mis jäab lennujaama töötajate eelisõiguseks.

(4) Kumbki lepingupool annab igale teise lepingupoole määratud lennuettevõttele õiguse müüa transporditeenuseid oma transpordidokumentide alusel vahetult oma müükikontorites ja oma vahendajate kaudu igale klientile teise lepingupoole territooriumil.

## Artikel 12

### Lennundusohutus

(1) Kuinbki lepingupool võib taotleda konsultatsioone ohutusnormide osas, mida teine lepingupool rakendab lennundust teenindavate rajatiste ja seadmete, lennuki meeskonna, õhusöiduki ja määratud lennuettevõtte suhtes. Kui lepingupool teeb konsultatsioonide tulemusena kindlaks, et teine lepingupool ei rakenda ega kohalda nendes valdkondades efektiivselt ohutusnorme ja -nõudeid, mis vastaks vähemalt konventsiooni alusel kehtestatud miinimumnõuetele, teatab ta teisele lepingupoolle kirjalikult oma tähelepanekutest ning abinõudest, mis on vajalikud nimetatud miinimumnõute täitmiseks. Teine lepingupool rakendab ebakoha kõrvaldamiseks vajalikke abinõusid. Kui teine lepingupool ei rakenda vajalikke abinõusid sobiva aja - igal juhul vähemalt 15 päeva - jooksul, on see piisav alus artikli 4 rakendamiseks.

(2) Kui lennuettevõtte tegevuse ohutuse tagamiseks on vaja kohe rakendada abinõusid, võib lepingupool võtta artiklis 4 sätestatud meetmed enne konsultatsioonide alustamist.

(3) Lepingupool peab lõigete 1 ja 2 alusel võetud meetmed lõpetama niipea, kui teine lepingupool käesolevas artiklis sätestatud ohutusnormid täidab.

### ARTIKKEL 13 Lennundusturvalisus

(1) Kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega kinnitavad lepingupoolel oma vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennunduse turvalisust ebasseaduslike sekkumiste vastu. Arrestades rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustuste üldist laadi, tegutsevad lepingupoolel eelkõige kooskõlas 14. septembril 1963 Tokyos alla kirjutatud konventsiooniga õhusöiduki pardal toime pandud kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta, 16. detsembril 1970 Haagis alla kirjutatud õhusöiduki ebasseadusliku hõivamise vastu võitlomite konventsiooniga, 23. septembril 1971 Montrealis alla kirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebasseaduslike tegude tökestamise konventsiooniga ja 24. veebruaril 1988 Montrealis alla kirjutatud protokolliga võitlusest ebasseaduslike vägivallaaktidega ralivusvahelist tsiviillennundust teenindavates lennujaamades, mis täiendab 23. septembril 1971 Montrealis koostatud konventsiooni võitlusest tsiviillennunduse oliutuse vastu suunatud ebasseaduslike tegudega.

(2) Lepingupoolel kohustuvad teise poole palvel osutama vastastikku igakülgset abi, et vältida tsivilõhusöidukite ebasseaduslikku hõivamist ning teisi ebasseaduslikke tegusid, mis on suunatud niisuguse õhusöiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete julgeoleku vastu, ning igasugust muud tsiviillennunduse turvalisust ähvardavat ohtu.

(3) Kui pannakse toime või ähvardataksel toime panna tsivilõhusöiduki hõivamine või mõni muu ebasseaduslik tegu sellise õhusöiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaama või navigatsiooniseadmete julgeoleku vastu, abistavad lepingupoolel vastastikku nõu pidades teineteist sidepidamise hõlbustamise ja muude abinõude rakendamise teel, et lõpetada sellised intsidendid või ähvardused nii kiiresti, kui see on inimelusid minimaalselt ohtu seades võimalik.

(4) Kumbki lepingupool rakendab kõiki realistlikeks tunduvaid abinõusid, et tagada tema territooriumil oleva õhusöiduki, mis on ebasseaduslikult hõivatud või mille suhtes on toime pandud muid ebasseaduslikke tegusid, hoidmist maapinnal, kui selle õhkutõus ei ole välimatult vajalik meeskonna ja reisijate elude kaitseks. Võimaluse korral rakendataksel selliseid abinõusid vastastikuste konsultatsioonide alusel.

(5) Lepingupoole tegutsevad vastastikutes suhetes Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud ja konventsiooni lisades määratletud lennundusturvalisuse eeskirjade järgi, kui sellised eeskirjad on lepingupoolte suhtes kohaldatavad; lepingupoolel nõuavad, et nende registrisse kantud õhusöiduki käitajad või käitajad, kelle põhitöökoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennujaamade käitajad tegutseksid vastavuses nimetatud lennundusturvalisuse eeskirjadega.

(6) Kumbki lepingupool nõustub, et ülalmainitud õhusöidukite käitajatelt võib nõuda nende lõikes 5 nimetatud lennundusturvalisuse eeskirjade järgimist, mida teine lepingupool nõuab oma territooriumile sisenemiseks, seal tahkumiseks või seal viibimiseks. Kumbki lepingupool tagab, et tema territooriumil tegelikult rakendatakse abinõusid õhusöiduki kaitsmiseks ning reisijate, meeskonna ja käspakkide läbivaatamiseks ning pagasi, lasti, posti ja pardavarustuse kontrollimiseks enne pardaletulekut/-võtmist või selle vältel. Kumbki lepingupool kaalub tähelepanelikult ka teise lepingupoole iga taotlust võtta teatud ohusituatsiooni korral selles olukorras õigustatud spetsiaalsed turvameetmed.

(7) Kui lepingupool ei täida käesolevas artiklis sätestatud lennundusturvalisuse ettekirjutusi, võivad teise lepingupoole lennundusvõimud taotleda viivitamatult nõupidamist selle lepingupoole lennundusvõimudega. Kui ühe kuu jooksul, arvates sellise taotluse esitamise päevast, ei jõuta rahulada kokkuleppeni, on alust esimese lepingupoole määratud lennuettevõttele või -ettevõtetele tegutsemisloa andmisest keelduda, luba tühistada, seda kitsendada või sellele tingimusi seada. Tösises hädaolukorras võib kumbki lepingupool võtta ajutisi meetmeid juba enne ühe kuu möödumist.

#### ARTIKKEL 14 Sissesõit ja reisidokumentide kontroll

(1) Ühe lepingupoole taotlusel lubab teine lepingupool lennuettevõtetel, kes kasutavad lennuliikluse õigusi mõlemas riigis, võtta meetmeid kindlustamaks, et veetakse ainult selliseid reisijaid, kes omavad taotluse esitanud riiki sisenemiseks ja seal läbisöiduks nõutavaid reisidokumente.

(2) Kumbki lepingupool võtab uurimiseks vastu isiku, kes on sihpunktist tagasi saadetud pärast seda, kui seal on kindlaks tehtud, et tal ei ole sissesõiduõigust ja see isik enne lennuki pardale tulekut viibis tema territooriumil muul põhjusel peale otsetransiidi. Lepingupool ei saada sellist isikut tagasi riiki, kus teda eelnevalt vastu ei võetud.

(3) Käesolev säte ei tähenda seda, et riigivõimud ei või tagasisaadetud ja sissesõiduõigu seta isikut edasi uurida, et teha kindlaks, kas teda on selles riigis võinnalik vastu võtta või korraldada tema üleandmisse või viimise riiki, mille kodanik ta on, või kus ollakse teda muul viisil nõus vastu võtma. Kui isik, kelle puhul sissesõiduõiguse puudumine on kindlaks tehtud, on kaotanud või rikkunud oma reisidokumentid, aktsepteerib lepingupool nende asemel dokumenti, mis kinnitab tema lennukile mineku ja saabumise tingimusi, ning mille on välja andnud selle lepingupoole riigivõimud, kus tehti kindlaks, et sellel isikul ei olnud sissesõiduõigust.

#### ARTIKKEL 15 Mõttevahetus

Vajaduse korral vahetavad lepingupoolte lennundusvõimud omavahel arvamus, et jõuda kõigis käesoleva lepingu rakendamist puudutavates küsimustes tihedama koostöö ja vastastikuse mõistmiseni.

**ARTIKKEL 16**  
Konsultatsioonid

Kumbki lepingupool võib igal ajal taotleda konsultatsioone, et arutada käesolevasse lepingusse või marsruutide kavasse tehtavaid parandusi või lepingu tõlgendamisega seotud küsimusi.

Sama kehtib ka arutluste kohta käesoleva lepingu rakendamise üle, kui üks lepingupooltest leiab, et mõttevahetus käesoleva lepingu artikli 15 tähduses ei ole andnud piisavaid tulemusi. Sellised konsultatsioonid algavad kahe kuu jooksul arvates kuupäevast, mil teine lepingupool sai kätte sellekohase taotluse.

**ARTIKKEL 17**  
Vaidluste lahendamine

(1) Kui käesoleva lepingu tõlgendamise või rakendamisega tekkinud lahkeli ei suudeta lahendada lepingu artikli 16 kohaselt, esitatakse see ühe lepingupoolle nõudmisel lahendamiseks vahekohtule.

(2) Selline vahekohus moodustatakse *ad hoc* järgnevalt: kumbki lepingupool nimetab ühe liikne ja need kaks määравad kolmenda riigi kodaniku, kelle lepingupoolte valitsused määrawad vahekohtu esimeheks. Kaks liiget nimetatakse kahe kuu jooksul ja esimees kolme kuu jooksul arvates kuupäevast, mil üks lepingupool informeeris teist lepingupoolt oma kavatsusest esitada lahkeli lahendamiseks vahekohtule.

(3) Kui ülaltoodud lõikes 2 sätestatud tähtaegu ei ole järgitud, võib kumbki lepingupool mõne teise vastava kokkuleppe puudumisel paluda Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendi teha vastavad määramised. Kui president on ühe lepingupoolle kodanik või kui ta mingil muul põhjusel ei saa oma ülesandeid täita, teeb määramised asepresident.

(4) Vahekohus teeb oma otsused hääletenamusega. Sellised otsused on lepingupooltele kohustuslikud. Kumbki lepingupool kannab ise oma liikne kulud ning enda esindamise kulud vahekohtu istungitel; esimehe kulud ja muud kulud kannavad lepingupoole vördselt. Teistes küsimustes määrab vahekohus oma menetluse ise.

**ARTIKKEL 18**  
Vastavus mitmepoolsetele lepingutele ja konventsioonidele

Kui mõlerma lepingupoolle suhtes jõustub mõni üldine mitmepoolne lennuühenduse leping või konventsioon, mis käsitleb mis tahes käesoleva lepinguga reguleeritavat küsimust, siis prevaleerivad sellise lepingu või konventsiooni sätted. Kõik arutelud, mille eesmärgiks on määrrata, millises ulatuses mitmepoolne leping või konventsioon lõpetab või asendab käesoleva lepingu või parandab või täiendab seda, toimuvad kooskõlas käesoleva lepingu artikliga 16.

**ARTIKKEL 19**  
Registreerimine Rahvusvahelises  
Tsiviillennunduse Organisatsioonis

Käesoleva lepingu, kõik selles tehtud parandused ja käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 kohaselt vahetatud noodid edastab Saksamaa Liitvabariigi valitsus registreerimiseks Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile.

**ARTIKKEL 20**  
Jõustumine, kestus

(1) Käesolev leping jõustub ühe kuu möödumisel päevast, mil lepingupooled on teineteisele kirjalikult teatanud käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike põhiseaduslike tingimuste täitmisest.

(2) Käesolev leping sõlmatakse määramata ajaks.

**ARTIKKEL 21**  
Lõpetamine

Kumbki lepingupool võib igal ajal teisele lepingupoolle teatada oma otsusest käesolev leping lõpetada. Samaaegselt saadetakse nimetatud teade Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile. Sel juhul lõpeb käesolev leping kahetiistküinne kuu möödumisel päevast, mil teine lepingupool on teate käte saanud, tingimusel, et lõpetamise teadet ei ole vastastikusel kokkuleppel enne selle perioodi lõppemist tagasi võetud. Kui teine pool pole teate kättesaamist kinnitanud, loetakse see kättesaaduks neljateistküinne päeva möödumisel selle laekumisest Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile.

Koostatud kaes eksemplaris Tallinnas ..... *2. mail* ..... 1997. aastal eesti, saksa ja inglise keeles, kõik kolm teksti on võrdselt autentsed. Eesti- ja saksakeelsete tekstide erineva tõlgendamise korral loetakse see kättesaaduks määrvaks ingliskeelne tekst.

Eesti Vabariigi valitsuse  
nimel

Saksamaa Liitvabariigi valitsuse  
nimel

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

Abkommen

zwischen

der Regierung der Republik Estland

und

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

über

den Luftverkehr

## Inhaltsübersicht

### Präambel

- |            |   |
|------------|---|
| Artikel 1  | Begriffsbestimmungen  |
| Artikel 2  | Gewährung von Verkehrsrechten                                     |
| Artikel 3  | Bezeichnung und Betriebsgenehmigung                               |
| Artikel 4  | Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung               |
| Artikel 5  | Gleichbehandlung bei den Gebühren                                 |
| Artikel 6  | Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben                        |
| Artikel 7  | Transfer von Einkünften   |
| Artikel 8  | Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs                 |
| Artikel 9  | Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken                  |
| Artikel 10 | Tarife  |
| Artikel 11 | Gewerbliche Tätigkeiten   |
| Artikel 12 | Luftverkehrs-Sicherheit   |
| Artikel 13 | Luftsicherheit  |
| Artikel 14 | Einreise und Kontrolle der Reisedokumente                         |
| Artikel 15 | Meinungsaustausch   |
| Artikel 16 | Konsultationen  |
| Artikel 17 | Beilegung von Streitigkeiten                                      |
| Artikel 18 | Mehrseitige Übereinkommen   |
| Artikel 19 | Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation |
| Artikel 20 | Inkrafttreten, Geltungsdauer                                      |
| Artikel 21 | Kündigung   |

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

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 Republik Estland das Ministerium für Verkehr und Kommunikationswesen, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) "bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

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

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

Er umfaßt auch

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

## Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten

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

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

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

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Die nicht nach Artikel 3 bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien genießen auf Linienflügen die in Absatz 1 Buchstaben a und b festgelegten Rechte.

(4) 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).

(5) 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) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Union hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

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

#### **Artikel 4**

##### **Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung**

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 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 Luftfahrtseinrichtungen 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 verwendete Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und zu ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindliche 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 befindlich Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.
- (2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei, mit Ausnahme von Abgaben, die auf den Kosten der erbrachten Dienstleistung beruhen (entsprechend den Grundsätzen des Artikels 5).
- (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 Dienstleistungen und damit zusammenhängende Gegenstände, die von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei angeboten oder einem solchen Unternehmen geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

## Artikel 7

### Transfer von Einkünften

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

## Artikel 8

### Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussichtlichen 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.

(6) Kooperationsvereinbarungen zwischen den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien über die Ausübung der durch dieses Abkommen gewährten Verkehrsrechte, insbesondere die Benutzung gemeinsamer Flugnummern (code sharing) oder die vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten (blocked space), sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei dürfen solche Vereinbarungen mit bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei nur treffen, wenn diese Unternehmen ebenfalls über die entsprechenden Genehmigungen verfügen, und nur auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der jeweils anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften. Solche Vereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde dieser Vertragspartei. Artikel 3 Absatz 1 bleibt unberührt.

### **Artikel 9**

#### **Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken**

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

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

### **Artikel 10**

#### **Tarife**

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

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

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

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

### Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten

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

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihre Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal erhält unabhängig von der Lage und der Entwicklung des Arbeitsmarkts Aufenthalts- und Arbeitserlaubnisse im Einklang mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flug

häfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

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

## Artikel 12

### Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist - auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen - angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

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

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

Artikel 13  
Luftsicherheit

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

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

- (3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Femmeldeverkehrs 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 Einstiegen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmter Bedrohung wohlwollend prüfen.

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

#### Artikel 14 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

wissen 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 Voraussetzungen 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 Abzug und Ankunft bestätigt.

#### Artikel 15 Meinungsaustausch

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

#### Artikel 16 Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erklärungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes

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

**Artikel 17**  
**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von 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 18**  
**Mehrseitige Übereinkommen**

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen, das eine von diesem Abkommen geregelte Angelegenheit betrifft, in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

**Artikel 19**  
**Registrierung bei der  
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

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

**Artikel 20**  
**Inkrafttreten, Geltungsdauer**

- (1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.
- (2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

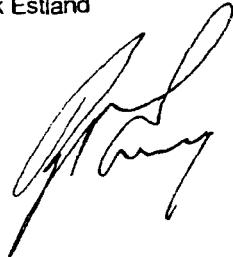
Artikel 21

Kündigung

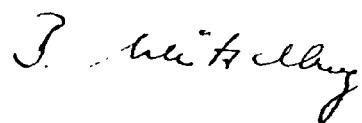
Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschuß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der 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 Tallinn am 2. Mai 1997 in zwei Urschriften, jede in estnischer, deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des estnischen und des deutschen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung  
der Republik Estland



Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLE-  
MAGNE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Table des matières

Préambule

- Article 1. Définitions
- Article 2. Octroi de droits
- Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation
- Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation
- Article 5. Non-discrimination en matière de droits
- Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits
- Article 7. Transfert des bénéfices
- Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus
- Article 9. Echange d'informations et de statistiques
- Article 10. Tarifs
- Article 11. Activités commerciales
- Article 12. Sécurité de l'aviation
- Article 13. Sécurité aérienne
- Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage
- Article 15. Echange de vues
- Article 16. Consultations
- Article 17. Règlement des différends
- Article 18. Conventions multilatérales
- Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
- Article 20. Accords antérieurs
- Article 20. Entrée en vigueur et durée
- Article 21. Dénonciation

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

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

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

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République d'Estonie, le Ministère fédéral des transports et des communications, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, le Département général de l'Aviation civile et dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités ;

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

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

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

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

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

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

Ladite expression comprend également :

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

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

*Article 2. Octroi de droits*

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

- a) de survoler son territoire sans y faire escale ;
- b) de faire des escales non commerciales sur son territoire : et
- c) d'embarquer ou de débarquer sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 ci-dessous, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur une base commerciale.

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

3. Les entreprises désignées de chacune des Parties, autres que celles désignées selon l'article 3 du présent accord, bénéficient des droits spécifiés aux alinéas a et b du paragraphe 1 sur des vols réguliers.

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

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

*Article 3. Désignation des entreprises et permis d'exploitation*

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

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

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

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

3. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la lég-

islation et la réglementation appliquées par la première Partie contractante concernant l'exploitation des services aériens internationaux.

4. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante le permis d'exercer les droits reconnus à l'article 2 si cette entreprise n'est pas en mesure de fournir à leur demande la preuve que les ressortissants ou les sociétés de l'autre Partie contractante ou la Partie contractante elle-même ne détiennent pas une majorité dans l'entreprise ou ne la contrôlent pas. Tenant compte des obligations juridiques de la République fédérale d'Allemagne vis à vis de l'Union européenne, l'autre Partie contractante ne peut revendiquer ce droit si l'une des entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne n'est pas en mesure de prouver sur demande qu'un Etat membre de l'Union européenne, un ressortissant ou une société de cet Etat membre détient la majorité ou contrôle l'entreprise.

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

#### *Article 4. Annulation ou limitation des permis d'exploitation*

Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut annuler le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Cette annulation ou limitation est précédée des consultations prévues à l'article 15 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

#### *Article 5. Non-discrimination en matière de droits*

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

#### *Article 6. Exemption de droits de douane et autres droits*

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

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, matériel normal et provisions de bord temporaires importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour y être

installés immédiatement ou après entreposage ou embarqués sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou devant être réexportés sur le territoire de cette dernière sont exonérés des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article. Le matériel publicitaire et documents de transport d'une entreprise désignée par une Partie contractante sont également exonérés, lors de leur importation sur le territoire de l'autre Partie, des droits de douane et autres droits visés au paragraphe 1 du présent article sauf les frais basés sur le coût du service fourni (en application des principes de l'article 5 du présent Accord).

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

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

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

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

#### *Article 7. Transfert des bénéfices*

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

#### *Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

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

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

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination

et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers est exercé de manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux, de telle sorte que la capacité offerte corresponde:

- a) à la demande de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ;
- b) à la demande de services de transport dans les régions que traversent les services aériens, compte tenu des services aériens locaux et régionaux ;
- c) aux exigences d'une exploitation économique des services sur les routes directes.

4. Afin de garantir un traitement équitable et égal à toutes les entreprises désignées, la fréquence des services, la capacité des aéronefs à utiliser ainsi que les horaires de vol sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Le nombre de sièges offerts par les entreprises désignées doit être équilibré et ne doit pas dépasser le ratio établi dans un échange de notes entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

6. Les arrangements de coopération concernant l'exercice des droits de trafic reconnus par le présent accord, notamment l'utilisation commune de numéros de vols (partage de codes) ou l'achat contractuel de capacités partielles (espace bloqué) conclus entre entreprises aériennes désignées des deux Parties contractantes doivent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les entreprises désignées par une Partie contractante ne peuvent conclure ces arrangements qu'avec les entreprises désignées par l'autre Partie contractante si ces entreprises ont également accordé les approbations pertinentes et uniquement sur la base de la réciprocité et compte tenu des règlements nationaux applicables à chaque cas. Ces arrangements avec les autres entreprises de l'autre Partie contractante exigent l'approbation des autorités aéronautiques de celle-ci. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 3 du présent Accord n'en sont pas affectées.

#### *Article 9. Echange d'informations et de statistiques*

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

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques périodiques ou autres fournies par les entreprises désignées qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour évaluer la capacité offerte par une entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du

présent Accord. Lesdites données comprennent toutes les informations requises pour déterminer le volume des services assurés et les points d'origine et de destination desdits services.

*Article 10. Tarifs*

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

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

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

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

*Article 11. Activités commerciales*

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

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel visés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à la législation et à la réglementation de la Partie contractante intéressée, et notamment aux lois et règlements touchant l'admission des étrangers et leur séjour sur le territoire de ladite Partie. Le personnel employé dans les bureaux selon les termes du paragraphe 1 ci-dessus doit recevoir un permis de résidence et de travail conformément aux lois et aux règlements de la Partie contractante concernée indépendamment de la situation et du développement du marché du travail.

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

4. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie le droit de vendre ses services de transport ou ses propres documents de transport di-

rectement par ses propres bureaux de vente et par l'entremise de ses agents sur le territoire de l'autre Partie, à n'importe quel client.

*Article 12. Sécurité de l'aviation*

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

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

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

*Article 13. Sécurité aérienne*

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

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

3. Lorsqu'il se produit la capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers ou de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se consultent et se prêtent

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

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

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

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

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

#### *Article 14. Immigration et contrôle des documents de voyage*

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

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

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

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

*Article 15. Echange de vues*

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

*Article 16. Consultations*

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations afin de discuter d'amendements au présent Accord ou au tableau des routes ou de toute question d'interprétation. Il en va de même concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 15 n'a pas débouché sur des résultats satisfaisants. Lesdites consultations commencent dans un délai de deux mois suivant la date d'une telle demande par l'autre Partie contractante.

*Article 17. Règlement des différends*

I. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui ne pourrait être réglé conformément à l'article 16 dudit Accord est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

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

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

*Article 18. Accords et Conventions multilatéraux*

Si un accord ou une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Toutes discussions tendant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord sera abrogé, remplacé, amendé, ou complété par les dispositions de ladite convention multilatérale sont menées conformément à l'article 16 du présent Accord

*Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

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

*Article 20. Entrée en vigueur et durée*

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

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

*Article 21. Dénonciation*

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin 12 mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.