

**No. 38843**

---

**Germany  
and  
Republic of Moldova**

**Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Moldova. Chisinau, 21 May 1999**

**Entry into force:** *8 November 2001 by notification, in accordance with article 21*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Germany, 6 August 2002*

---

**Allemagne  
et  
République de Moldova**

**Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République de Moldova concernant le transport aérien. Chisinau, 21 mai 1999**

**Entrée en vigueur :** *8 novembre 2001 par notification, conformément à l'article 21*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Allemagne, 6 août 2002*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

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 Conventions

Article 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 20 Previous Agreements

Article 21 Entry into Force, Duration

Article 22 Termination

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

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1 Definitions*

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

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

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Moldova, the State Administration of Civil Aviation of the Republic of Moldova;

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 nontraffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

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

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

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

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

It also includes:

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

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

*Article 2 Grant of Traffic Rights*

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

(a) to fly across its territory without landing;

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

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

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

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

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

### *Article 3. Designation and Operating Authorization*

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

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

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

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

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements

prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) 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 Community, 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 designat-

ed 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 consultations as provided for in Article 16 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 and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), 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 and other consumable technical supplies, 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. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

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

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

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

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

#### *Article 7. Transfer of Earnings*

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

#### *Article 8. Principles Governing the Operation of 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 national and regional air services;

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

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

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

*Article 9. Communication of Operating Information and Statistics*

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

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

*Article 10. Tariffs*

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

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

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

(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 not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right 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 in any freely convertible currency.

#### *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 Mon-



treat 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 applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

*Article 14. Immigration and Control of Travel Documents*

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party 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 Conventions*

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 17 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 to the International Civil Aviation Organization for registration.

#### *Article 20. Previous Agreements*

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

#### *Article 21. 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. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

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

#### *Article 22. 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 communicat-

ed 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 Chisinau on May 21, 1999 in duplicate in the German, Moldovan and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Moldovan texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany:

IRENE KOHLHAAS

For the Government of the Republic of Moldova

VICTOR TOPA

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

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

## Inhaltsübersicht

### Präambel

Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7	Transfer von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20	Frühere Abkommen
Artikel 21	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 22	Kündigung

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

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1  
Begriffsbestimmungen

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

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

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

## Artikel 2

### Gewährung von Verkehrsrechten

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

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

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

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

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

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

### Artikel 3

#### Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

- 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 Gemeinschaft hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt, und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.
- (5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### Artikel 4

##### Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

#### Artikel 5

##### Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

#### Artikel 6

##### Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (z.B. enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüs-

sigkeit, Kühlflüssigkeit usw.), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, 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. Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

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

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

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

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

#### Artikel 7

##### 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, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

#### Artikel 8

##### Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

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

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

## Artikel 9

### Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

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

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

## Artikel 10

### Tarife

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

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



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

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

#### Artikel 11

#### Gewerbliche Tätigkeiten

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

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

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

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

## Artikel 12

### Luftverkehrs-Sicherheit

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

sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

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

(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 Überprüfung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

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

#### Artikel 14

##### Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Eine Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden

kann; zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

#### Artikel 15

##### Meinungsaustausch

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

#### Artikel 16

##### Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

## Artikel 17

### Beilegung von Streitigkeiten

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

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von 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 in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

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

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

**Artikel 20**  
**Frühere Abkommen**

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



Artikel 21

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. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 22

Kündigung

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

**Geschehen zu Chisinau am 21. Mai 1999 in zwei Urschriften, jede in deutscher, moldauischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des moldauischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.**

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland



Für die Regierung  
der Republik Moldau



[MOLDOVAN TEXT — TEXTE MOLDOVE]

**Acord privind transporturile aeriene**

**între**

**Guvernul Republicii Federale Germania**

**și**

**Guvernul Republicii Moldova**

**Preambul**

<b>Articolul 1</b>	<b>Definiții</b>
<b>Articolul 2</b>	<b>Acordarea drepturilor de trafic</b>
<b>Articolul 3</b>	<b>Desemnarea și autorizația de exploatare</b>
<b>Articolul 4</b>	<b>Revocarea sau limitarea autorizației de exploatare</b>
<b>Articolul 5</b>	<b>Nediscriminarea în legătură cu taxele</b>
<b>Articolul 6</b>	<b>Scutirea de taxe vamale și alte taxe</b>
<b>Articolul 7</b>	<b>Transferul veniturilor</b>
<b>Articolul 8</b>	<b>Principiile care reglementează exploatarea serviciilor aeriene</b>
<b>Articolul 9</b>	<b>Transmiterea informațiilor de exploatare și datelor statistice</b>
<b>Articolul 10</b>	<b>Tarife</b>
<b>Articolul 11</b>	<b>Activități comerciale</b>
<b>Articolul 12</b>	<b>Siguranța zborurilor</b>
<b>Articolul 13</b>	<b>Securitatea aviației</b>
<b>Articolul 14</b>	<b>Imigrarea și controlul documentelor de călătorie</b>
<b>Articolul 15</b>	<b>Schimb de opinii</b>
<b>Articolul 16</b>	<b>Consultări</b>
<b>Articolul 17</b>	<b>Soluționarea diferendelor</b>
<b>Articolul 18</b>	<b>Convenții multilaterale</b>
<b>Articolul 19</b>	<b>Înregistrarea la Organizația Aviației Civile Internaționale</b>
<b>Articolul 20</b>	<b>Acorduri anterioare</b>
<b>Articolul 21</b>	<b>Intrarea în vigoare, valabilitatea</b>
<b>Articolul 22</b>	<b>Denunțarea</b>

**Guvernul Republicii Federale Germania,**

**și**

**Guvernul Republicii Moldova**

Fiind părți contractante la Convenția privind aviația civilă internațională deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944,

Dorind să încheie un acord în scopul înființării și exploatării de servicii aeriene între și dincolo de teritoriile lor,

Au convenit cele ce urmează:

#### **Articolul 1**

##### **Definiții**

1. În scopul aplicării prezentului Acord, în afară de cazul în care din textul acestuia rezultă altfel, expresia:

- a) "Convenție" înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, inclusiv toate anexele adoptate în baza prevederilor articolului 90 al Convenției, precum și orice amendamente la anexe sau Convenție, în baza prevederilor articolelor 90 și 94 la aceasta, în măsura în care aceste anexe și amendamente au intrat în vigoare pentru sau au fost ratificate de către ambele Părți Contractante;
  
- b) "autorități aeronautice" înseamnă în cazul Republicii Federale Germania Ministerul Federal al Transporturilor, iar în cazul Republicii Moldova Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova,

sau în ambele cazuri - orice persoana sau organ autorizat să îndeplinească funcțiile exercitate în prezent de autoritățile menționate;

- c) "companie aeriană desemnată" înseamnă orice companie aeriană care a fost desemnată de oricare Parte Contractantă printr-o notificare scrisă celeilalte Părți Contractante, în conformitate cu articolul 3 al prezentului Acord, în scopul exploatării serviciilor aeriene internaționale pe rutele specificate conform prevederilor articolului 2(2) al prezentului Acord.

2. Expresiile "teritoriu", "serviciu aerian", "serviciu aerian internațional" și "escală necomercială" au, în scopul aplicării prezentului Acord, înțelesurile atribuite în articolele 2 și 96 ale Convenției;

3. Expresia "tarif" înseamnă prețul care urmează să fie încasat pentru transportul internațional (adică, transportul între punctele situate pe teritoriile a două sau mai multe state) de pasageri, bagaje și marfă (cu excepția poștei), și cuprinde:

- a) orice tarif direct sau suma care urmează să fie încasată pentru transportul internațional, publicat și vândut ca atare, inclusiv tarifele directe, constituite folosind alte tarife sau tarife de conexiune pentru transportul pe sectoarele internaționale sau interne care constituie sectorul internațional;
- b) comisionul care urmează să fie plătit la vânzarea билетelor pentru transportul pasagerilor și bagajelor lor, sau pentru tranzacțiile corespunzătoare pentru transportul mărfii;
- c) condițiile care reglementează aplicarea tarifului sau prețului pentru transport ori plata comisionului;

Ea cuprinde de asemenea:

- d) orice foloase semnificative asigurate în legătură cu acest transport;
- e) orice tarif pentru transportul pe sectorul intern, care este vândut complementar la transportul internațional, care nu este pus la dispoziție pentru transporturi exclusiv interne și care este pus la dispoziția tuturor transportatorilor și utilizatorilor în traficul internațional în condiții de egalitate.

## Articolul 2

### Acordarea drepturilor de trafic

1. Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante, în scopul exploatării serviciilor aeriene internaționale de către companiile aeriene desemnate, următoarele drepturi:

- a) de a survola, fără atenizare, teritoriul său;
- b) de a face escale necomerciale pe teritoriul său; și
- c) de a face escale pe teritoriul său în punctele rutelor specificate în conformitate cu paragraful 2 din acest articol, în scopul îmbarcării și debarcării pasagerilor, bagajelor, mărfii și poștei, pe bază comercială.

2. Rutele, pe care companiile aeriene desemnate ale Părților Contractante vor fi autorizate să exploateze servicii aeriene internaționale, vor fi specificate în orarul rutelor, printr-un schimb de note.

3. Nici o prevedere a paragrafului 1 din acest articol nu va putea fi interpretată în sensul de a conferi companiilor aeriene, desemnate de o Parte Contractantă, dreptul de a îmbarca pe teritoriul celeilalte Părți Contractante pasageri, bagaje,

marfă și poștă și de a le transporta, contra plată, către un alt punct pe teritoriul acestei celeilalte Părți Contractante (cabotaj).

4. Acordarea drepturilor de trafic specificate în paragraful 1 al acestui articol nu include acordarea dreptului de a transporta pasageri, bagaje, marfă și poștă între puncte pe teritoriul Părții Contractante care acordă aceste drepturi și puncte pe teritoriul unui stat terț sau vice versa (libertatea a cincea). Drepturile de trafic de a cincea libertate vor fi acordate numai în baza unor acorduri speciale între autoritățile aeronautice ale ambelor Părți Contractante.

### Articolul 3

#### Desemnarea și autorizația de exploatare

1. Exploatarea serviciilor aeriene internaționale pe rutele specificate, în conformitate cu articolul 2(2) al prezentului Acord, poate fi începută oricând, cu condiția că:

- a) Partea Contractantă căreia i s-au acordat drepturile, specificate în articolul 2(1) din prezentul Acord, desemnează în scris una sau mai multe companii aeriene; și
- b) Partea Contractantă care acordă aceste drepturi autorizează compania sau companiile desemnate să înceapă exploatarea serviciilor aeriene.

2. Partea Contractantă care acordă aceste drepturi va acorda fără întârziere, sub rezerva prevederilor paragrafelor 3 și 4 din acest articol și prevederilor articolului 9 din prezentul Acord, autorizația corespunzătoare de exploatare a serviciilor aeriene internaționale.

3. Oricare Parte Contractantă poate cere companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă să-i facă dovadă că sînt în măsură să îndeplinească



condițiile prevăzute de legile și reglementările aplicate de prima Parte Contractantă la exploatarea serviciilor aeriene internaționale.

4. Fiecare Parte Contractantă poate suspenda exercitarea drepturilor acordate în conformitate cu articolul 2 al prezentului Acord de către o companie aeriană desemnată de cealaltă Parte Contractantă în cazul în care compania aeriană nu poate dovedi la cerere că partea preponderentă a proprietății și controlul efectiv al acelei companii aeriene aparțin celeilalte Părți Contractante sau cetățenilor ori corporațiilor sale. Totuși, luând în considerare obligațiile legale ale Republicii Federale Germania față de Comunitatea Europeană, cealaltă Parte Contractantă are dreptul de a proceda astfel numai în cazul în care o companie aeriană desemnată de Republica Federală Germania nu poate dovedi, la cerere, că partea preponderentă a proprietății companiei aparține unui stat membru al Uniunii Europene sau cetățenilor ori corporațiilor unor asemenea state membre iar controlul efectiv aparține unui asemenea stat sau cetățenilor ori corporațiilor acestuia.

5. Fiecare Parte Contractantă are dreptul să înlocuiască compania aeriană desemnată cu o altă companie aeriană, în conformitate cu prevederile paragrafelor 1-4 ale acestui articol. Compania aeriană nou desemnată va avea aceleași drepturi și va fi supusă aceluiași obligații ca și compania aeriană pe care a înlocuit-o.

#### Articolul 4

##### Revocarea sau limitarea autorizației de exploatare

Fiecare Parte Contractantă are dreptul de a revoca sau limita, prin impunerea unor condiții, o autorizație de exploatare acordată în conformitate cu prevederile articolului 3(2) din prezentul Acord, în cazul în care compania aeriană desemnată nu respectă legile și reglementările Părții Contractante care acordă aceste drepturi sau prevederile prezentului Acord ori nu îndeplinește obligațiile ce-i revin din acestea. Această revocare sau limitare va fi precedată de consultări în conformitate cu prevederile articolului 16 al prezentului Acord, în afară de cazul în care suspendarea

imediată a exploatării sau impunerea condițiilor sînt necesare pentru a evita noi abateri de la legi și reglementări.

#### Articolul 5

##### Nediscriminarea cu privire la taxe

Taxele aplicate pe teritoriul oricărei Părți Contractante aeronavelor companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante pentru folosirea aeroporturilor și altor instalații de navigație aeriană nu vor depăși nivelul celor aplicate aeronavelor companiilor aeriene naționale folosite pe servicii aeriene internaționale similare.

#### Articolul 6

##### Scutirea de taxe vamale și alte taxe

1. Aeronavele folosite de către companiile aeriene desemnate de oricare Parte Contractantă, precum și carburanții și lubrifianții și alte rezerve tehnice consumabile conținute în rezervoare sau alte recipiente ale aeronavei (de exemplu, fluid de degivrare, fluid hidraulic, fluid pentru răcire etc.) piesele de schimb, echipamentul lor obișnuit și proviziile de bord, aflate la bordul acestor aeronave vor fi scutite de taxe vamale și de orice alte taxe aplicate la importul, exportul și tranzitul bunurilor, la intrarea în, ieșirea din și traversarea teritoriului celeilalte Părți Contractante. De aceeași scutire vor beneficia și produsele destinate consumului la bordul aeronavei pe durata zborului peste teritoriul ultimei Părți Contractante.

2. Carburanții, lubrifianții și alte rezerve tehnice consumabile, piesele de schimb, echipamentul obișnuit și proviziile de bord introduse temporar pe teritoriul oricărei Părți Contractante, instalate imediat (sau după stocare), sau luate, în alt mod, la

bordul aeronavelor companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă sau reexportate în alt mod de pe teritoriul primei Părți Contractante, vor fi scutite de orice taxe vamale și alte taxe menționate în paragraful 1 din acest articol.

Documentele de transport aparținând companiilor aeriene desemnate ale unei Părți Contractante vor fi, de asemenea, scutite, la introducerea pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, de taxe vamale și de alte taxe menționate în paragraful 1 al acestui articol.

3. Carburanții, lubrifiantii și alte rezerve tehnice consumabile luate la bordul aeronavelor companiilor aeriene desemnate ale oricărei Părți Contractante pe teritoriul celeilalte Părți Contractante și folosite pe serviciile aeriene internaționale, vor fi, de asemenea, scutite de taxe vamale și de alte taxe menționate în paragraful 1 al acestui articol, precum și de alte taxe speciale pe consum.

4. Oricare Parte Contractantă poate păstra materialele menționate în paragrafele 1-3 din acest articol sub supraveghere vamală.

5. În cazul cînd taxele vamale sau alte taxe nu sînt aplicate materialelor la care s-a făcut referire în paragrafele 1-3 din acest articol, aceste materiale nu vor fi supuse prohibițiilor economice sau restricțiilor aplicate, în anumite cazuri, pentru import, export sau tranzit.

6. Fiecare Parte Contractantă acordă, pe bază de reciprocitate, degrevarea de la impozitul pe cifra de afaceri și taxele indirecte similare la mărfuri și servicii oferite companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante și folosite pentru desfășurarea activității acestora. Degrevarea fiscală poate lua forma scutirii de sau rambursării acestor taxe.

#### Articolul 7

##### Transferul veniturilor

Fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă dreptul de liber transfer la sediul principal, oricând, în orice mod, fără restricții, în orice valută liber convertibilă și la cursul oficial de schimb, al venitului realizat la vânzarea serviciilor de transport aerian pe teritoriul celeilalte Părți Contractante.

#### Articolul 8

##### Principiile care reglementează exploatarea serviciilor aeriene

1. Companiile aeriene desemnate ale ambelor Părți Contractante se vor bucura de posibilități egale și echitabile pentru exploatarea serviciilor aeriene pe rutele specificate în conformitate cu articolul 2(2) al prezentului Acord.
2. În exploatarea serviciilor aeriene internaționale, pe rutele specificate în conformitate cu articolul 2(2) al prezentului Acord, orice companie aeriană desemnată a unei Părți Contractante va ține seama de interesele companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, pentru a nu se afecta în mod nejustificat serviciile aeriene pe care aceste companii aeriene le asigură în întregime sau în parte pe aceeași rută.
3. Serviciile aeriene internaționale pe rutele specificate în conformitate cu articolul 2(2) al prezentului Acord vor avea ca obiectiv primordial asigurarea unei capacități corespunzătoare cererilor previzibile de trafic spre și dinspre teritoriul Părții Contractante care a desemnat companiile aeriene. Dreptul acestor companii aeriene de a transporta trafic între puncte de pe rutele specificate conform articolului 2(2) al prezentului Acord, situate pe teritoriul celeilalte Părți Contractante și puncte în țări

terțe va fi exercitat în interesul dezvoltării ordonate a transportului aerian internațional, astfel încît capacitatea să fie adaptată:

- a) cerințelor de trafic spre și dinspre teritoriul Părții Contractante care a desemnat companiile aeriene;
- b) cerințelor de trafic din cadrul regiunii traversate de serviciile aeriene, după ce s-a ținut seama de serviciile aeriene naționale și regionale;
- c) cerințelor unei exploatări economice a rutelor de trafic direct.

4. În vederea asigurării unui tratament egal și echitabil al fiecărei companii aeriene desemnate, frecvența serviciilor și tipul aeronavelor folosite vor fi supuse aprobării autorităților aeronautice ale Parților Contractante, în ceea ce privește capacitatea și orarele de zbor ale acestora.

5. Autoritățile aeronautice ale Parților Contractante se vor strădui, dacă va fi necesar, să convină, în mod satisfăcător, frecvența și capacitatea de transport.

#### Articolul 9

##### Transmiterea informației de exploatare și a datelor statistice

1. Fiecare companie aeriană desemnată va comunica autorităților aeronautice ale Parților Contractante, în termen de o luna înaintea începerii exploatării serviciilor aeriene pe rutele specificate în conformitate cu Articolul 2(2) al prezentului Acord și înaintea începerii fiecărei perioade următoare din planul de zbor, tipul serviciilor, tipul aeronavelor prevăzute și orarele de zbor. Schimbările pe termen scurt vor fi notificate imediat.

2. Autoritatea aeronautică a oricărei Părți Contractante va furniza autorității aeronautice a celeilalte Părți Contractante, la cererea acesteia, date periodice sau alte situații statistice despre companiile aeriene desemnate, care pot fi cerute, în mod rezonabil, în scopul examinării capacității asigurate de către companiile aeriene desemnate ale primei Părți Contractante pe rutele specificate în conformitate cu articolul 2(2) din prezentul Acord. Aceste date vor include toată informația necesară pentru determinarea volumului de trafic transportat, originea și destinația acestui trafic.

#### Articolul 10

##### Tarife

1. Tarifele care urmează să fie aplicate de către companiile aeriene desemnate pentru transportul de pasageri pe rutele specificate în conformitate cu articolul 2(2) al prezentului Acord, vor fi supuse aprobării autorității aeronautice a Părții Contractante pe teritoriul căreia se situează punctele de decolare a cursei (în conformitate cu informația conținută în documentele de transport).
2. La stabilirea tarifelor, companiile aeriene desemnate vor ține seama de costul exploatării, un profit rezonabil, condițiile predominante ale concurenței și pieței, precum și de interesele utilizatorilor de transport. Autoritatea aeronautică competentă poate refuza aprobarea tarifelor numai în cazul în care nu se respectă aceste criterii.
3. Tarifele vor fi supuse aprobării autorității aeronautice de către companiile aeriene desemnate cu o lună înainte de data preconizată pentru intrarea lor în vigoare.
4. Dacă autoritatea aeronautică a oricărei Părți Contractante nu este de acord cu tariful supus aprobării, aceasta va informa compania aeriană corespunzătoare în

termen de douăzeci și una de zile de la data înaintării tarifului. În astfel de cazuri tariful nu se va aplica. Tariful aplicat pînă în acel moment va rămîne în vigoare pînă în momentul înlocuirii cu un nou tarif.

#### Articolul 11 Activități comerciale

1. Fiecare Parte Contractantă acordă, pe bază de reciprocitate, companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, dreptul de a menține pe teritoriul său reprezentanțe, precum și personal administrativ, comercial și tehnic necesar în conformitate cu cerințele companiilor aeriene desemnate.
2. Înființarea reprezentanțelor și angajarea personalului la care s-a făcut referire în paragraful 1 din acest articol se vor efectua în baza legilor și reglementărilor Părții Contractante respective, care se aplică la intrarea și șederea străinilor pe teritoriul Părții Contractante respective. Totuși, personalul angajat la reprezentanțe conform paragrafului 1 al acestui articol nu va avea nevoie de permis de muncă.
3. Fiecare Parte Contractantă acordă, pe bază de reciprocitate, companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante dreptul de a deservi pasagerii, bagajele, marfa și poșta transportate de companiile aeriene desemnate sau de alte companii aeriene ale acestei celeilalte Părți Contractante. Acest drept nu include partea exterioară a serviciilor de sol (deservirea la sol a aeronavelor), care ramîne privilegiul operatorilor aeroporturilor.
4. Fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante dreptul de a vinde serviciile sale de transport în baza propriilor documente de transport direct în propriile spații de vânzare sau prin agenții săi, către orice persoană, în orice altă valută liber convertibilă, pe teritoriul celeilalte Părți Contractante.

**Articolul 12**  
**Siguranța zborurilor**

1. Fiecare Parte Contractantă poate cere consultări privind standardele de siguranță menținute de cealaltă Parte Contractantă în legătură cu instalațiile de navigație aeriană, echipajele de zbor, aeronavele și exploatarea companiilor aeriene desemnate. Dacă în urma acestor consultări o Parte Contractantă stabilește că cealaltă Parte Contractantă nu menține în mod efectiv și nu administrează standardele și cerințele de siguranță la nivel sau deasupra minimului standardelor care pot fi stabilite conform Convenției, această cealaltă Parte Contractantă va fi notificată asupra acestor constatări și măsurilor considerate necesare pentru conformarea acestor standarde minime și va întreprinde măsuri de corectare adecvate. În caz că această cealaltă Parte Contractantă nu întreprinde măsurile adecvate în timp rezonabil, nu mai târziu de 15 (cincisprezece) zile, pot fi aplicate prevederile articolului 4 al prezentului Acord.

2. În cazul în care acțiunea imediată este necesară pentru operarea în siguranță a companiei aeriene, Părțile Contractante pot lua măsuri în baza articolului 4 al prezentului Acord înainte de consultările.

3. Orice acțiune a unei Părți Contractante în baza prevederilor paragrafelor 1 și 2 din acest articol va înceta în cazul respectării de către cealaltă Parte Contractantă a cerințelor de siguranță prevăzute în acest articol.

**Articolul 13**  
**Securitatea aviației**

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile ce le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației



civile împotriva actelor de intervenție ilicită. Fără a limita generalitatea drepturilor și obligațiilor ce le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante vor acționa în special conform prevederilor Convenției cu privire la infracțiuni și anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokio la 14 septembrie 1963, Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971 și Protocolului pentru reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile ce servesc aviația civilă internațională, complementar la Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile, semnat la Montreal la 24 februarie 1988.

2. Părțile Contractante își vor acorda reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite, îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, aeroporturilor și instalațiilor de navigație aeriană, precum și pentru prevenirea oricăror alte amenințări pentru securitatea aviației civile.

3. Atunci când este comis un incident ori există o amenințare de comitere a unui act de capturare ilicită a unei aeronave civile sau se comit alte acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, pasagerilor și echipajelor lor, aeroporturilor sau instalațiilor de navigație aeriană, Părțile Contractante se vor sprijini prin consultări reciproce, prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare, cu scopul de a pune capăt unor asemenea incidente sau amenințări atât de rapid pe cât aceasta este posibil să se realizeze cu periclitarea minimă a vieții.

4. Fiecare Parte Contractantă va lua măsuri, pe care le consideră aplicabile, cu scopul de a asigura că o aeronavă supusă unui act de capturare ilicită sau altui act de intervenție ilicită, care se află la sol pe teritoriul statului respectiv, este reținută la sol, în afară de cazul în care decolarea sa este necesită de obligația primordială de a proteja viața echipajului și pasagerilor săi. Aceste măsuri vor fi luate, dacă este posibil, pe bază de consultări reciproce.

5. În raporturile lor reciproce, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile referitoare la securitatea aviației, care au fost stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca anexe la Convenție, în măsura în care aceste prevederi de securitate se aplică Părților Contractante; ele vor cere operatorilor aeronavelor înmatriculate de ele sau operatorilor aeronavelor care își au sediul principal de afaceri sau reședință permanentă pe teritoriul lor, precum și operatorilor de aeroporturi situate pe teritoriile lor, să acționeze în conformitate cu aceste prevederi referitoare la securitatea aviației.

6. Fiecare Parte Contractantă este de acord că acestor operatori de aeronave li se poate cere să respecte prevederile privind securitatea aviației la care s-a făcut referire în paragraful 5 al acestui articol, stabilite de cealaltă Parte Contractantă la intrarea în, ieșirea din sau în timpul aflării lor pe teritoriul celeilalte Părți Contractante. Fiecare Parte Contractantă va asigura că pe teritoriul său se aplică în mod efectiv măsuri adecvate pentru protecția aeronavelor și pentru controlul pasagerilor, echipajelor și bagajelor de mână, precum și în vederea aplicării unor controale de securitate adecvate ale bagajelor, mărfurilor și proviziilor de bord înainte de și în timpul imbarcării sau încărcării. Fiecare Parte Contractantă va examina, de asemenea, în spirit favorabil, orice cerere adresată de către cealaltă Parte Contractantă pentru măsuri speciale rezonabile de securitate pentru a face față unei amenințări deosebite.

7. În cazul în care o Parte Contractantă nu respectă prevederile acestui articol referitoare la securitatea aviației, autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante poate să ceară consultări imediate cu autoritatea aeronautică a primei Părți Contractante. Dacă nu se ajunge la un acord satisfăcător în decursul unei luni de la data acestei solicitări, poate fi retrasă, revocată, limitată sau pot fi impuse anumite condiții asupra autorizației de exploatare a companiei sau companiilor aeriene ale primei Părți Contractante. Dacă o situație de urgență serioasă impune aceasta, fiecare Parte Contractantă poate lua măsuri provizorii înaintea expirării termenului de o lună.

#### Articolul 14

##### Imigrarea și controlul documentelor de călătorie

1. Oricare Parte Contractantă va permite pe teritoriul său companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă să ia măsuri adecvate pentru a se asigura că numai persoanele care posedă documentele de călătorie necesare pentru intrarea în sau tranzitul prin teritoriul celeilalte Părți Contractante sînt admise la transport.

2. Fiecare Parte Contractantă va accepta spre examinare persoanele returnate de la punctele unde au fost debarcate fiind recunoscute inadmisibile, dacă aceste persoane s-au aflat pe teritoriul său înainte de îmbarcare, în afară cazurilor de tranzit direct. Partea Contractantă nu va returna aceste persoane în țara în care au fost recunoscute anterior ca fiind inadmisibile.

3. Aceste prevederi nu vor împiedica autoritățile publice să examineze ulterior persoanele inadmisibile returnate, în scopul determinării acceptării lor eventuale în acest stat sau organizării transferului, returnării sau expulzării lor în statul cetățenii a căruia sînt sau în care sînt acceptate din alte motive. Dacă persoana recunoscută inadmisibilă și-a pierdut sau și-a distrus documentele de călătorie, Partea Contractantă va accepta în locul lor un alt document care atestază circumstanțele îmbarcării sau sosirii, emise de către autoritățile publice ale Părții Contractante pe teritoriul căreia această persoană a fost recunoscută inadmisibilă.

#### Articolul 15

##### Schimb de opinii

În vederea asigurării unei cooperări și înțelegeri mai strînse în toate problemele referitoare la aplicarea prezentului Acord, între autoritățile aeronautice ale Părților Contractante vor avea loc, după necesitate, schimburi de opinii.

## Articolul 16

### Consultări

Oricare Parte Contractantă poate cere, oricând, consultări în scopul discutării amendamentelor la prezentul Acord sau Orarul Rutelor ori a chestiunilor referitoare la interpretare. Astfel de consultări pot avea loc și privind aplicarea prezentului Acord, în cazul în care oricare Parte Contractantă consideră că schimbul de păreri în baza articolului 15 din prezentul Acord nu a produs rezultate satisfăcătoare. Aceste consultări vor începe într-o perioadă de două luni de la data primirii cererii de către cealaltă Parte Contractantă.

## Articolul 17

### Soluționarea diferendelor

1. Orice diferend privitor la interpretarea sau aplicarea prezentului Acord, care nu poate fi soluționat în conformitate cu prevederile articolului 16 din prezentul Acord, va fi supus spre hotărâre, la cererea oricărei Părți Contractante, unui tribunal arbitral.
2. Acest tribunal va fi format ad hoc precum urmează: fiecare Parte Contractantă va desemna câte un arbitru, iar cei doi arbitri astfel desemnați vor conveni asupra unui cetățean al unui stat terț care va acționa ca președinte al tribunalului, fiind numit de către guvernele Părților Contractante. Acești arbitri vor fi desemnați într-o perioadă de două luni iar președintele tribunalului într-o perioadă de trei luni de la data la care oricare Parte Contractantă a comunicat celeilalte Părți Contractante intenția sa de a supune diferendul unui tribunal arbitral.
3. Dacă perioadele specificate în paragraful 2 din acest articol nu au fost respectate, oricare Parte Contractantă poate invita, în lipsa unei alte înțelegeri relevante, Președintele Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să facă

desemnările necesare. Dacă Președintele este cetățeanul oricărei din Părțile Contractante sau dacă el este împiedicat să îndeplinească această funcție, Vicepreședintele împuternicit va face în numele lui desemnările necesare.

4. Tribunalul arbitral va lua decizia prin majoritate de voturi. Părțile Contractante se vor conforma acestei decizii. Fiecare Parte Contractantă va suporta cheltuielile necesare pentru arbitrul său și cele aferente reprezentării lui în procedura arbitrală; cheltuielile necesare pentru președintele tribunalului iar celelalte cheltuieli vor fi împărțite în mod egal între Părțile Contractante. În alte privințe, tribunalul arbitral va determina propria sa procedură.

#### Articolul 18

##### Convenții multilaterale

Dacă o Convenție multilaterală generală privind transporturile aeriene intră în vigoare pentru Părțile Contractante, prevederile acelei Convenții vor prevala. Orice consultări cu scopul de a determina în ce măsură prezentul Acord este anulat, înlocuit, modificat sau completat de prevederile Convenției multilaterale, vor avea loc în conformitate cu articolul 16 din prezentul Acord.

#### Articolul 19

##### Înregistrarea la Organizația Aviației Civile Internaționale

Prezentul Acord, orice amendament la acesta și orice schimb de note în baza articolului 2(?) din prezentul Acord vor fi comunicate Organizației Aviației Civile Internaționale și înregistrate.

## Articolul 20

### Acorduri anterioare

Din momentul intrării în vigoare a prezentului Acord, Acordul privind transporturile aeriene între Guvernul Republicii Federale Germania și Guvernul Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste semnat la 11 noiembrie 1971 își va înceta valabilitatea pentru Republica Federală Germania și Republica Moldova.

## Articolul 21

### Intrarea în vigoare, valabilitatea

1. Prezentul Acord va intra în vigoare după o lună de la data când Părțile Contractante își vor notifica reciproc îndeplinirea formalităților cerute de constituție pentru intrarea în vigoare a prezentului Acord. Decisivă este ziua primirii ultimei notificări.
2. Prezentul Acord se încheie pentru o perioadă de timp nelimitată.

## Articolul 22

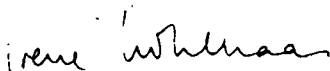
### Denunțarea

Oricare din Părțile Contractante poate notifica, oricând, celeilalte Părți Contractante intenția sa de a denunța prezentul Acord; această notificare va fi comunicată simultan Organizației Aviației Civile Internaționale. În această situație, prezentul Acord va fi rămas la douăsprezece luni după data primirii notificării de către cealaltă Parte Contractantă, în afară de cazul în care denunțarea este retrasă, prin înțelegere, înainte de expirarea acestei perioade. În absența confirmării de primire de către cealaltă Parte Contractantă,

notificarea va fi considerată primită la expirarea perioadei de patrusprezece zile după primirea acesteia de către Organizația Aviației Civile Internaționale.

Încheiat în or. Chișinău, la *21 mai* 1999, în două exemplare originale, fiecare în limbile germană, moldovenească și engleză, toate textele fiind egal autentice. În cazul unor divergențe de interpretare, textul de referință va fi acela în limba engleză.

Pentru Guvernul  
Republicii Federale Germania



Pentru Guvernul  
Republicii Moldova



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE  
D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE  
MOLDOVA CONCERNANT LE TRANSPORT AÉRIEN

Table des matières

Préambule

Article 1. Définitions

Article 2. Octroi des droits

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

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

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

Article 6. Exemption des droits de douane et autres droits

Article 7. Transfert des recettes

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services aériens

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

Article 10. Tarif

Article 11. Activités commerciales

Article 12. Sécurité aérienne

Article 13. Protection de la sécurité de l'aviation civile

Article 14. Immigration et examen des documents de voyage

Article 15. Échange 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 précédents

Article 21. Entrée en vigueur et durée

Article 22. Dénonciation

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :



*Article 1. Définitions*

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

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

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports et, dans le cas de la République de Moldova, de l'Administration fédérale de l'aviation civile de la République de Moldova; ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

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

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

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

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

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

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

Le tarif comprend également :

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

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

*Article 2. Octroi des droits de trafic*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par des entreprises désignées de transport aérien :

a) De survoler son territoire sans y faire escale;

b) De faire escale sur son territoire à des fins non commerciales;

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

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

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

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

*Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation*

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

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

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

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

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

4. Chaque Partie contractante aura le droit d'imposer toutes les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord à toute entre-

prise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, si ladite entreprise de transport aérien ne possède pas la preuve qu'une part importante du capital et du contrôle effectif de ladite entreprise est détenue par des ressortissants ou des sociétés de l'autre Partie contractante ou par la Partie elle-même. En ce qui concerne les obligations juridiques de la République fédérale d'Allemagne vis-à-vis l'Union européenne, toutefois, l'autre Partie contractante n'y est autorisée que si une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale d'Allemagne ne possède pas la preuve sur demande qu'une part importante du capital de ladite entreprise est détenue par un État membre de l'Union européenne ou des ressortissants ou sociétés desdits États membres et que le contrôle effectif est détenu par ledit État ou ses ressortissants ou sociétés.

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

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

L'une ou l'autre Partie contractante peut annuler ou limiter par des conditions l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, si elle ne respecte pas les dispositions du présent Accord ou si elle ne s'acquitte pas des obligations découlant de celui-ci. Une telle annulation ou limitation sera précédée de consultations conformément à l'article 16 du présent Accord, sauf s'il s'avère nécessaire d'annuler ou suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois.

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

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

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

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée qui entrent sur le territoire de l'autre Partie contractante, le quittent ou le survolent, ainsi que leurs réserves de carburant et lubrifiants et autres fournitures techniques consommables contenues dans les réservoirs ou autres réceptacles de l'avion (par exemple le liquide de dégivrage, liquide hydraulique, liquide de refroidissement, etc.), les pièces de rechange et les provisions de bord seront exonérés de tous droits de douane et autres droits et taxes d'importation, d'exportation et de transit. Sont également exonérés de ces droits et taxes les provisions de bord destinées à la consommation à bord de l'aéronef survolant le territoire de l'autre Partie contractante.

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

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

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

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

6. Chaque Partie contractante accordera, sur la base de la réciprocité, un allègement fiscal en ce qui concerne l'impôt sur le chiffre d'affaires ou les droits d'accises similaires sur les biens et services fournis à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés pour son activité commerciale. Cet allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération d'impôt ou d'un remboursement.

#### *Article 7. Transfert des recettes*

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

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

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

2. Dans l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre

Partie afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou sur un tronçon de la même route.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée pour le transport de voyageurs 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 contrac-

tante sur le territoire de laquelle le point de départ du trajet est situé (d'après les informations contenues dans les documents de transport).

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

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

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

#### *Article 11. Activités commerciales*

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

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus seront soumis aux lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée en ce qui concerne l'entrée et le séjour des étrangers dans le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant, le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 ci-dessus ne nécessitera pas de permis de travail.

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

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

#### *Article 12. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations relatives aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique et n'administre pas de façon satisfaisante des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être déterminées aux termes de la Con-

vention, les conclusions de la première Partie contractante et les mesures qui, selon elle, doivent être prises pour une mise en conformité avec les normes minimales seront notifiées à l'autre Partie contractante; celle-ci prendra les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, qui ne saurait en aucun cas être supérieur à 15 jours, l'article 4 du présent Accord pourra être appliqué.

2. Lorsqu'il est essentiel pour la sécurité de l'exploitation des lignes aériennes que des mesures soient prises immédiatement, une Partie contractante peut se prévaloir de l'article 4 du présent Accord pour agir avant la tenue de consultations.

3. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article sera abrogée dès que l'autre Partie contractante se sera mise en conformité avec les dispositions du présent article relatives à la sécurité.

#### *Article 13. Protection de la sécurité de l'aviation civile*

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Chaque Partie contractante autorise, sur son territoire, les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à prendre des mesures pour veiller à ce que seuls les passagers ayant les documents de voyage nécessaires à l'entrée ou au transit dans le territoire de l'autre Partie contractante soient embarqués.

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

3. La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son acceptation éventuelle dans l'État ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son déplacement ou son expulsion en direction de l'État dont elle est un ressortissant ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante accepte un



document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne a été refoulée.

*Article 15. Échange de vues*

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

*Article 16. Consultations*

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le tableau des routes ou des questions concernant l'interprétation. Il en va de même des discussions concernant l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère qu'un échange de vues au sens de l'article 15 du présent Accord n'a pas produit de résultat satisfaisant. Lesdites consultations commenceront deux mois à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

*Article 17. Règlement des différends*

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qu'il ne peut être réglé conformément à l'article 16 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

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

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

*Article 18. Conventions multilatérales*

Lorsqu'une convention multilatérale générale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévalent. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est dénoncé, remplacé, amendé ou complété par les dispositions de la convention multilatérale aura lieu conformément à l'article 17 du présent Accord.

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

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

*Article 20. Accords précédents*

À l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord sur le transport aérien du 11 novembre 1971 entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques cesse d'être en vigueur, de même qu'entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Moldova.

*Article 21. Entrée en vigueur, durée*

Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord. La date d'entrée en vigueur sera celle de la réception de la dernière notification.

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

*Article 22. Dénonciation*

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

Fait à Chisinau, le 21 mai 1999, en double exemplaire en langues allemande, moldove et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des textes allemand et moldove, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

IRENE KOHLHAAS

Pour le Gouvernement de la République de Moldova :

VICTOR TOPA

