No. 47154

Germany
and
Viet Nam

Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (with route schedule). Bonn, 26 August 1994

Entry into force: *17 October 1997 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, German and Vietnamese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Germany, 23 February 2010*

Allemagne
et
Viet Nam

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam (avec tableau de route). Bonn, 26 août 1994

Entrée en vigueur : *17 octobre 1997 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, allemand et vietnamien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Allemagne, 23 février 2010*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

Air Transport Agreement
between
the Government of the Federal Republic of Germany
and
the Government of the Socialist Republic of Vietnam

The Government of the Federal Republic of Germany
and
the Government of the Socialist Republic of Vietnam,

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

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam - Ministry of Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

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

(2) The term "territory" shall be understood in accordance with national and international law.

(3) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purpose of the present Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future.

(4) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage 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

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article:

(a) the right to fly across its territory without landing;

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

(c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo 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 to be agreed upon in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

(3) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

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

(a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement are

granted has designated one airline in writing through the diplomatic channels and

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

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

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

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or national corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

Article 4

(1) Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present 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 the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in

paragraph (4) of Article 3 of the present Agreement is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultations as provided for in Article 16 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 of the present Agreement an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

(3) Each Contracting Party shall have the right to designate more than one airline if both Contracting Parties agree that this is justified by the traffic volume.

Article 5

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

Article 6

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

customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, 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) of this Article. Advertising leaflets and advertising articles as well as transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall be exempt, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

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

(4) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Any airline designated by one Contracting Party shall be granted the same treatment regarding turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to such airline and used for the purpose of its business as granted to any other foreign airline in the territory of the other Contracting Party.

Article 7

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

Article 8

(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 paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present 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 paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. In the interests of an orderly development of international air transport and to ensure the interests of both Contracting Parties traffic rights shall be exercised in such a way that capacity is related to:

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

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

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

The exercise of fifth freedom right shall be dealt with in the Route Schedule.

(4) In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services, the types of aircraft to be used with regard to their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

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

Article 9

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(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 paragraph (2) of Article 2 of the present 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

(1) The tariffs and relevant agency commissions to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. The tariffs should take into account the costs of operation, the prevailing conditions of competition and of the market, as well as the interests of the transport users.

(2) Any tariffs shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than one month prior to the proposed date of their

introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(3) If one of the Contracting Parties does not consent to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix those tariffs.

(4) If no accord as envisaged in paragraph (3) of this Article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 16 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

(5) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree, notwithstanding paragraph (1) of this Article, to approve the tariffs in a different way. In this case paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply mutatis mutandis.

Article 11

(1) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to 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) of this Article, however, do not require a work permit.

(3) Either Contracting Party shall grant in its territory to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell transport documents either directly through its own sales offices or at its discretion through sales agents to any person and to any organization or body in convertible currency.

(4) Either Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to handle its own customers itself or at its discretion through a third agency. This shall also apply to check-in facilities.

Article 12

(1) A designated airline shall be entitled to use aircraft not owned by it for air services under the present Agreement.

(2) Each Contracting Party shall bear full responsibility for the safety and airworthiness of aircraft not registered by it, which are used by any of its designated airlines and are not owned by this airline. The responsibility of the designated airline remains unaffected.

(3) A designated airline of one Contracting Party shall give notice to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party of its intention of using aircraft not owned by it without delay, but at least forty-eight hours in advance, and shall inform them of the planned duration and frequency of the use of the aircraft, the routes over which they are to be used and their nationality and registration marks.

Article 13

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. 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 Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the 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 on International Civil Aviation 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 security provisions referred to in paragraph (5) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for 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 from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14

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

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

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

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 the present Agreement.

Article 16

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of the present Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of the present 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 two Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, from 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) of this Article 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 both 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 cost shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18

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 the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of the present Agreement.

Article 19

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

Article 20

(1) The present Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have informed each other by an exchange of notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

(2) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

Done at Bonn on 26 August 1994
in duplicate in the German, Vietnamese and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Vietnamese texts, the English text shall prevail.

For the Government of the Federal Republic of Germany

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the airlines designated by the Federal Republic of Germany:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the territory of the Socialist Republic of Vietnam	Points beyond
Federal Republic of Germany	one point in Europe or in the Middle East and two points in Asia	two points	two points in Asia and Austral-Asia

II. Routes to be operated by the airlines designated by the Socialist Republic of Vietnam:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Points beyond
Socialist Republic of Vietnam	one point in Asia or in the Middle East and two points in Europe	two points	two points in Europe

Note: The right of designated airline(s) of the Contracting Parties to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be discussed and agreed upon by the designated airlines and subject to an approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

Abkommen
zwischen
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam
über den Luftverkehr

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam -

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

in dem Wunsch, ein Abkommen zum Zweck der Einrichtung und des Betriebs des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

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

a) "Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Sozialistische Republik Vietnam die Zivilluftfahrtverwaltung Vietnams - das Ministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) "bezeichnetes Unternehmen" ein 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) Der Begriff "Hoheitsgebiet" wird gemäß dem innnerstaatlichen Recht und dem Völkerrecht ausgelegt.

(3) Die Begriffe "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in seiner jeweils gültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

(4) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung 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 Strekkenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;

b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

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

Er umfaßt auch

d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;

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

Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

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

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

(3) Nach Absatz 1 wird den Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, Luftverkehr zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu betreiben.

Artikel 3

(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 Unternehmen auf diplomatischem Weg schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem 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 ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) 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. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 16 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei nach Maßgabe des Artikels 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

(3) Jede Vertragspartei kann mehr als ein Unternehmen bezeichnen, wenn sich beide Vertragsparteien darüber einig sind, daß dies durch das Verkehrsaufkommen gerechtfertigt ist.

Artikel 5

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

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, 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. Werbeprospekte und Werbeartikel sowie Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

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

(4) Übliche Bordausrüstung, Ersatzteile, Treibstoffe, Schmieröle und Bordvorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Ver-

tragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden, die verlangen können, daß diese Materialien bis zu dem Zeitpunkt, zu dem sie wieder ausgeführt werden oder zu dem auf andere Weise gemäß den Zollbestimmungen über sie verfügt wird, unter Zollüberwachung gehalten werden.

(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) Jedem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird hinsichtlich der Umsatzsteuer oder ähnlicher indirekter Steuern für Gegenstände und Dienstleistungen, die diesem Unternehmen geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, dieselbe Behandlung gewährt wie jedem anderen ausländischen Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

Artikel 7

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 frei und ohne Beschränkung in jeder Währung und zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

(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. Im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und zur Wahrung der Interessen beider Vertragsparteien werden die Verkehrsrechte so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Die Ausübung des Rechts der fünften Freiheit wird im Fluglinienplan geregelt.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung der bezeichneten Unternehmen zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer

Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

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

Artikel 9

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

(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

(1) Die Tarife und die entsprechenden Agenturprovisionen, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollen die Betriebskosten, die Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens einen Monat vor ihrer in Aussicht genommenen Anwendung zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden dies vereinbaren.

(3) Erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien diese Tarife im Einvernehmen fest.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange ein Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem bestimmten Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

(5) Unbeschadet des Absatzes 1 können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbaren, die Tarife auf andere Weise zu genehmigen. In diesem Fall werden die Absätze 1 und 2 sinngemäß angewendet.

Artikel 11

(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 für die Erfordernisse des bezeichneten Unternehmens benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufent-

halt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei einzuhalten. Das nach Absatz 1 in den Niederlassungen beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet das Recht, Beförderungsdokumente entweder unmittelbar durch seine eigenen Verkaufsbüros oder nach seinem Ermessen durch Verkaufsagenten an jede Person und an jede Organisation oder Körperschaft in jeder konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, seine eigenen Kunden selbst oder nach seinem Ermessen durch eine Drittagentur abzufertigen. Das trifft auch auf die Räumlichkeiten für die Fluggastabfertigung zu.

Artikel 12

(1) Ein bezeichnetes Unternehmen ist berechtigt, im Fluglinienverkehr aufgrund dieses Abkommens auch nicht in seinem Eigentum befindliche Luftfahrzeuge einzusetzen.

(2) Jede Vertragspartei trägt die volle Verantwortung für Sicherheit und Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die nicht bei ihr zugelassen sind und die von einem von ihr bezeichneten Unternehmen eingesetzt werden und sich nicht im Eigentum dieses Unternehmens befinden. Die Verantwortlichkeit des bezeichneten Unternehmens bleibt davon unberührt.

(3) Ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei zeigt der zuständigen Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die Absicht, nicht in seinem Eigentum befindliche Luftfahrzeuge einzusetzen, unverzüglich an, mindestens jedoch achtundvierzig Stunden im voraus, und teilt ihm die vorgesehene Dauer und Häufigkeit des Einsatzes der Luftfahrzeuge, die Strecken, auf denen

sie eingesetzt werden sollen, sowie ihre Staatszugehörigkeits- und Kennzeichen mit.

Artikel 13

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, 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 Flugna-

vigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

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

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt 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 festgelegt wurden, und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie von Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen zu treffen. Jede Vertragspartei wird

außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um 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 Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

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

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, 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 wurde, 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 wurde, 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

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

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

Artikel 17

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt wer-

den 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 beiden Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine 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 beide 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

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

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

Artikel 20

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

(2) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Bonn am 26. August 1994
in zwei Urschriften, jede in deutscher, vietnamesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des vietnamesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung der
Sozialistischen Republik Vietnam

FLUGLINIENPLAN

I. Fluglinien, die von den bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden:

Abgangspunkte	Zwischenlande-punkte	Punkte im Hoheitsgebiet der Sozialistischen Republik Vietnam	Punkte darüber hinaus
Bundesrepublik Deutschland	ein Punkt in Europa oder im Nahen Osten und zwei Punkte in Asien	zwei Punkte	zwei Punkte in Asien und Austral-Asien

II. Fluglinien, die von den bezeichneten Unternehmen der Sozialistischen Republik Vietnam betrieben werden:

Abgangspunkte	Zwischenlande-punkte	Punkte im Hoheitsgebiet der Bundes-republik Deutschland	Punkte darüber hinaus
Sozialistische Republik Vietnam	ein Punkt in Asien oder im Nahen Osten und zwei Punkte in Europa	zwei Punkte	zwei Punkte in Europa

Note: Das Recht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien, Beförderungen zwischen Punkten auf einer nach Artikel 2, Absatz 2 des bestehenden Abkommens festgelegten Linie, die sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden, und Punkten in Drittländern durchzuführen, wird zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen erörtert und vereinbart und bedarf der Zustimmung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

[VIETNAMESE TEXT – TEXTE VIETNAMIEN]

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ
CỘNG HÒA LIÊN BANG ĐỨC

VÀ

CHÍNH PHỦ
CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA LIÊN BANG ĐỨC
VÀ
CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM,

Là các bên của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng mười hai năm 1944; và

Mong muốn ký Hiệp định nhằm thiết lập và khai thác các chuyến bay giữa và qua lãnh thổ tương ứng của hai nước;

Đã thỏa thuận như sau:

ĐIỀU 1

(1) Dùng cho Hiệp định này, trừ phi văn cảnh đòi hỏi khác:

(a) Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Cộng hòa Liên bang Đức, chỉ Bộ Giao thông Vận tải Liên bang Đức; trong trường hợp của Công hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, chỉ Cục hàng không dân dụng Việt Nam - Bộ Giao thông Vận tải; hoặc trong cả hai trường hợp chỉ người hay tổ chức bất kỳ được ủy quyền thực hiện các chức năng mà các nhà chức trách nói trên đảm nhiệm.

(b) Thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được Bên ký kết này chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia theo Điều 3 của Hiệp định này với tư cách là hãng hàng không sẽ khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này.

(2) Thuật ngữ "lãnh thổ" sẽ được hiểu theo luật quốc gia và luật quốc tế.

(3) Thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế" và "dừng với mục đích phi thương mại", dùng cho Hiệp định này, có nghĩa được qui định trong Điều 96 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế ngày 7 tháng 12 năm 1944 như được sửa đổi hiện nay hoặc trong tương lai.

(4) Thuật ngữ "giá cước" chỉ giá tiền được thu đối với việc chuyên chở hành khách, hành lý hoặc hàng hoá quốc tế (không bao gồm bưu kiện) và bao gồm:

(a) giá cước trực thông hoặc số tiền phải trả cho vận chuyển quốc tế được tiếp thị và bán như vậy, bao gồm cả các giá cước trực thông được xây dựng sử dụng các giá cước khác hoặc các khoản thêm vào đối với vận chuyển trên các chặng bay quốc tế hoặc các chặng bay nội địa là một phần của chặng bay quốc tế;

(b) hoa hồng phải trả cho việc bán vé vận chuyển hành khách và hành lý của họ, hoặc cho việc giao dịch tương ứng đối với việc vận chuyển hàng hoá; và

(c) các điều kiện chi phối tính có thể áp dụng được các giá cước hoặc giá tiền đối với việc chuyên chở hoặc trả tiền hoa hồng.

Giá cước đó cũng bao gồm:

(d) các lợi nhuận đáng kể được cung cấp liên quan đến vận chuyển;

(e) giá cước bất kỳ đối với vận chuyển ở chặng nội địa được bán coi như phần phụ đối với vận chuyển quốc tế, không hoàn toàn được sử dụng cho việc đi lại nội địa và không được bán với các điều kiện ngang bằng so với các hãng vận chuyển quốc tế và những người sử dụng các dịch vụ của các hãng vận chuyển đó.

ĐIỀU 2

(1) Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây để các hãng hàng không được chỉ định khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay qui định phù hợp với điểm (2) của Điều này:

(a) quyền bay không hạ cánh trên lãnh thổ của mình;

(b) quyền hạ cánh trên lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại; và

(c) quyền hạ cánh trên lãnh thổ của mình ở các điểm chỉ ra trên các đường bay qui định theo đúng điểm (2) của Điều này để lấy lên máy bay và cho xuống hành khách, bưu kiện và/hoặc hàng hóa trên cơ sở thương mại.

(2) Các đường bay mà các hãng hàng không chỉ định của các Bên ký kết được phép khai thác các chuyến bay quốc tế sẽ được qui định trong Phụ lục đường bay, Phụ lục này sẽ được thỏa thuận bằng việc trao đổi công hàm giữa Chính phủ của các Bên ký kết.

(3) Không ý nào trong điểm (1) của Điều này được coi là trao quyền cho hãng hàng không của Bên ký kết này tham dự vào vận chuyển hàng không giữa các điểm trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 3

(1) Các chuyến bay quốc tế trên các đường bay qui định theo điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này có thể được bắt đầu vào bất cứ lúc nào, với điều kiện:

(a) Bên ký kết trao các quyền qui định trong điểm (1) của Điều 2 đã chỉ định một hãng hàng không bằng văn bản thông qua đường ngoại giao; và

(b) Bên ký kết trao các quyền đó đã cấp phép cho hãng hàng không được chỉ định kia để bắt đầu các chuyến bay.

(2) Bên ký kết trao các quyền đó, phụ thuộc vào các qui định của điểm (3) và (4) của Điều này và phụ thuộc vào các qui định của Điều 9 của Hiệp định này, sẽ cấp không chậm chễ giấy phép nói trên cho việc khai thác chuyến bay quốc tế.

(3) Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không chỉ định đó đáp ứng các yêu cầu theo luật pháp và các qui định của Bên ký kết thứ nhất đối với việc khai thác vận chuyển hàng không quốc tế.

(4) Mỗi Bên ký kết có thể đình chỉ việc thực hiện các quyền qui định trong Điều 2 của Hiệp định này của hãng hàng không bất kỳ do Bên ký kết kia chỉ định nếu hãng hàng không đó không thể chứng minh được theo yêu cầu rằng quyền sở hữu chủ yếu và quyền kiểm soát thực tế đối với hãng hàng không như vậy thuộc về các công dân hoặc các nghiệp đoàn quốc gia của Bên ký kết kia hoặc thuộc về chính Bên ký kết đó.

ĐIỀU 4

(1) Mỗi Bên ký kết có thể thu hồi, hoặc hạn chế giấy phép khai thác bằng cách áp đặt các điều kiện, theo đúng điểm (2) của Điều 3 của Hiệp định này trong trường hợp hãng hàng không chỉ định không tuân thủ luật pháp và các qui định của Bên ký kết trao các quyền này hoặc không tuân thủ các điều khoản của Hiệp định này hoặc không thực hiện các nghĩa vụ phát sinh từ Hiệp định đó. Điều này cũng được áp dụng nếu không cung cấp được sự chứng minh như qui định trong điểm (4) của Điều 3. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ thực hiện quyền này sau khi trao đổi ý kiến như qui định trong Điều 16 của Hiệp định này trừ phi việc đình chỉ khai thác ngay lập tức hoặc áp đặt các điều kiện là cần thiết để tránh sự vi phạm tiếp theo luật pháp hoặc các qui định.

(2) Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thay thế hãng hàng không được chỉ định bằng hãng hàng không khác tùy thuộc theo các qui định của Điều 3 bằng cách gửi văn bản cho Bên ký kết kia. Hãng hàng không mới được chỉ định sẽ có các quyền và các nghĩa vụ tương tự như hãng hàng không mà nó thay thế.

(3) Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định quá một hãng hàng không nếu cả hai Bên ký kết thỏa thuận rằng điều đó được chứng minh bằng dung lượng vận tải.

ĐIỀU 5

Các lệ phí được qui định trên lãnh thổ của mỗi Bên ký kết cho việc sử dụng cảng hàng không và các phương tiện hàng không khác đối với máy bay của hãng hàng không được chỉ định thuộc Bên ký kết kia sẽ không cao hơn các lệ phí đối với máy bay của hãng hàng không quốc gia khi khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

ĐIỀU 6

(1) Máy bay do hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết khai thác khi vào, ra hoặc bay qua lãnh thổ của Bên ký kết kia cũng như nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng dự trữ, thiết bị thông thường và đồ dự trữ của máy bay để trên máy bay đó sẽ được miễn thuế hải quan và các lệ phí tương tự khác được thu trong trường hợp hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu hoặc qúa cảnh. Việc miễn đó cũng được áp dụng đối với hàng hóa để trên máy bay được sử dụng trong thời gian bay qua lãnh thổ của Bên ký kết kia.

(2) Nhiên liệu, dầu mỡ, đồ dự trữ của máy bay, phụ tùng thay thế và thiết bị thông thường tạm nhập vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết, ngay lập tức hoặc sau khi đưa vào kho được lắp đặt lên hoặc bằng cách khác được lấy lên máy bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia hoặc lại được tái xuất từ lãnh thổ của Bên ký kết đó, sẽ được miễn thuế hải quan và các lệ phí khác nói trong điểm (1) của Điều này. Các tờ quảng cáo và các vật phẩm quảng cáo cũng như các chứng từ vận chuyển của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được miễn thuế hải quan và các lệ phí khác nói ở điểm (1) của Điều này trong trường hợp nhập khẩu vào lãnh thổ của Bên ký kết kia.

(3) Nhiên liệu và dầu mỡ được lấy lên máy bay của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và được sử dụng trong các chuyến bay quốc tế sẽ được miễn thuế hải quan và các lệ phí khác nói ở điểm (1) của Điều này cũng như sẽ được miễn các thuế tiêu thụ đặc biệt.

(4) Thiết bị thông thường trên máy bay, phụ tùng thay thế, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ và đồ dự trữ của máy bay để trên máy bay của mỗi Bên ký kết chỉ có thể dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của Bên đó, nhà chức trách hải quan này có thể yêu cầu các vật phẩm như vậy phải đặt dưới sự giám sát của hải quan cho đến khi tái xuất hoặc hủy theo cách khác phù hợp với các qui định hải quan.

(5) Trong chừng mực các hàng hóa nói từ điểm (1) đến điểm (3) của Điều này không bị đánh thuế hoặc các lệ phí khác, các hàng hóa như vậy sẽ không phụ thuộc vào bất cứ sự hạn chế hoặc ngăn cấm kinh tế nào đối với việc nhập khẩu, xuất khẩu hoặc quá cảnh có thể được áp dụng.

(6) Các hãng hàng không do Bên ký kết này chỉ định sẽ được đối xử như bất cứ hãng hàng không nước ngoài nào khác trong vấn đề thuế doanh thu và các thuế gián tiếp tương tự khác đối với hàng hóa và các dịch vụ cung cấp cho hãng hàng không đó và được sử dụng vào mục đích kinh doanh của hãng hàng không đó như được cung cấp cho bất kỳ một hãng hàng không nước ngoài nào khác trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 7

Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định quyền tự do và không bị hạn chế chuyển thu nhập thu được thông qua việc bán dịch vụ vận chuyển hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng bất cứ đồng tiền nào và theo tỷ gía chuyển đổi chính thức về trụ sở chính của hãng hàng không đó.

ĐIỀU 8

(1) Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết được hưởng cơ hội công bằng và ngang nhau để khai thác các chuyến bay trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này.

(2) Trong khi khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này, hãng hàng không được chỉ định bất kỳ của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không chỉ định bất kỳ của Bên ký kết kia sao cho không ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không đó khai thác trên cùng đường bay hoặc trên cùng các chặng của các đường bay đó.

(3) Các chuyến bay quốc tế trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) Điều 2 của Hiệp định này sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp tải đáp ứng nhu cầu vận chuyển dự kiến đến và đi từ lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó. Để phát triển một cách có trật tự vận tải hàng không quốc tế và đảm bảo quyền lợi của cả hai Bên ký kết, các thương quyền sẽ được thực hiện sao cho tải cung ứng phải gắn liền với:

(a) nhu cầu vận chuyển đến và đi từ lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định các hãng hàng không đó;

(b) nhu cầu vận chuyển hiện tại ở các khu vực mà chuyến bay đi qua, có tính đến các chuyến bay địa phương và khu vực;

(c) các nhu cầu về khai thác một cách kinh tế các đường bay vận chuyển trực thông.

Việc thực hiện thương quyền năm sẽ được đề cập đến trong Phụ lục đường bay.

(4) Để các hãng hàng không chỉ định có thể được đối xử công bằng và bình đẳng, tần suất bay, loại máy bay được sử dụng có liên quan đến trọng tải của máy bay cũng như lịch bay sẽ phải được nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết chuẩn y.

(5) Các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết, nếu cần thiết, sẽ cố gắng đạt được một dàn xếp thỏa mãn về tải cung ứng và tần suất bay.

ĐIỀU 9

(1) Các hãng hàng không được chỉ định sẽ thông báo cho nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết ít nhất một tháng trước khi bắt đầu các chuyến bay trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này về loại chuyến bay, loại máy bay sẽ được sử dụng và lịch bay. Điều đó cũng được áp dụng tương tự với các thay đổi sau đó.

(2) Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu, các số liệu thống kê thường kỳ hoặc các số liệu thống kê khác của các hãng hàng không được chỉ định khi được yêu cầu một cách hợp lý để xem xét lại tải do hãng hàng không được chỉ định bất kỳ của Bên ký kết thứ nhất cung ứng trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này. Số liệu như vậy sẽ bao gồm toàn bộ thông tin được yêu cầu để xác định việc tính toán khối lượng vận tải được chuyên chở và các điểm xuất phát và điểm đến của vận tải như vậy.

ĐIỀU 10

(1) Các gía cước và hoa hồng đại lý thích hợp phải trả cho chuyên chở hành khách và hàng hóa trên các đường bay được qui định phù hợp với điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này sẽ phải được nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết chuẩn y. Các giá cước phải tính đến chi phí khai thác, các điều kiện cạnh tranh hiện tại và của thị trường cũng như quyền lợi của những người sử dụng vận tải.

(2) Các giá cước bất kỳ sẽ được đệ trình lên nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết để chuẩn y không muộn hơn một tháng trước ngày dự kiến bắt đầu áp dụng giá cước đó. Thời hạn này có thể được rút ngắn trong các trường hợp đặc biệt nếu các nhà chức trách hàng không thỏa thuận như vậy.

(3) Nếu một trong các Bên ký kết không đồng ý với các giá cước được đệ trình để chuẩn y theo điểm (2) của Điều này thì các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ ấn định các giá cước đó bằng thỏa thuận chung.

(4) Nếu không có sự thỏa thuận như được nêu trong điểm (3) của Điều này đạt được giữa các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thì các qui định của Điều 16 của Hiệp định này sẽ được áp dụng. Cho đến khi quyết định của trọng tài được đưa ra, Bên ký kết đã không đồng ý với gía cước đưa ra sẽ có quyền yêu cầu Bên ký kết kia duy trì giá cước có hiệu lực trước đây.

(5) Không tính đến điểm (1) của Điều này, các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết có thể thống nhất chuẩn y các giá cước theo một cách khác. Trong trường hợp đó, các điểm (1) và (2) của Điều này sẽ được áp dụng với những thay đổi chi tiết cụ thể.

ĐIỀU 11

(1) Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, trên cơ sở có đi có lại, quyền duy trì các văn phòng trên lãnh thổ của mình và các nhân viên hành chính, thương mại và kỹ thuật cần thiết đối với nhu cầu của hãng hàng không được chỉ định liên quan.

(2) Việc thiết lập các văn phòng và sử dụng nhân viên như được đề cập đến trong điểm (1) của Điều này sẽ phù hợp với luật pháp và các qui định liên quan đến việc người nước ngòai vào và ở lại trên lãnh thổ của Bên ký kết liên quan. Tuy nhiên, các nhân viên được thuê tại các văn phòng này theo điểm (1) không cần phải có giấy phép làm việc.

(3) Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền bán chứng từ vận chuyển hàng không trên lãnh thổ của mình hoặc trực tiếp thông qua các văn phòng bán vận chuyển của mình hoặc thông qua các đại lý bán vận chuyển theo quyết định của hãng hàng không chỉ định đó cho bất cứ người, tổ chức hoặc cơ quan nào bằng đồng tiền có thể chuyển đổi được.

(4) Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho bất kỳ một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự quản lý khách hàng của mình hoặc thông qua một bên thứ ba theo quyết định của mình. Điều này cũng được áp dụng đối với các dịch vụ làm thủ tục vận chuyển.

ĐIỀU 12

(1) Một hãng hàng không được chỉ định sẽ được quyền sử dụng máy bay không phải do mình sở hữu để khai thác các chuyến bay theo Hiệp định này.

(2) Mỗi Bên ký kết sẽ hoàn toàn chịu trách nhiệm về sự an toàn và tính khả phi của máy bay không do Bên ký kết đó đăng ký đang được hãng hàng không được chỉ định bất kỳ của mình sử dụng và không được hãng hàng không này sở hữu. Trách nhiệm này của hãng hàng không được chỉ định đó không bị ảnh hưởng.

(3) Hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ không chậm chễ gửi thông báo cho nhà chức trách hàng không có thẩm quyền của Bên ký kết kia ý định của mình về việc sử dụng máy bay không phải do hãng hàng không đó sở hữu nhưng phải trước bốn mươi tám giờ và phải thông báo cho nhà chức trách hàng không thẩm quyền đó về thời hạn dự kiến và tần suất sử dụng máy bay này, các đường bay mà máy bay đó được sử dụng, các dấu hiệu quốc tịch và đăng ký của máy bay.

ĐIỀU 13

(1) Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết xác nhận nghĩa vụ đối với nhau để bảo đảm an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp là một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế nguyên tắc chung về quyền và nghĩa vụ của các Bên theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các qui định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên máy bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971, và Nghị định thư về đấu tranh với các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, Bổ sung của Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn của hàng không dân dụng, Làm tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971, ký tại Montreal ngày 24 tháng 2 năm 1988.

(2) Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay như vậy, hành khách và tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường của các Bên ký kết và sự đe dọa bất kỳ nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

(3) Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay như vậy, hành khách và tổ bay, cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường thì các Bên ký kết, thông qua sự trao đổi ý kiến lẫn nhau, sẽ giúp đỡ nhau bằng việc tạo điều kiện thuận lợi cho thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt sự vụ hoặc sự đe dọa xảy ra sự vụ như vậy một cách nhanh chóng với sự nguy hiểm tối thiểu đối với sinh mạng.

(4) Mỗi Bên ký kết sẽ áp dụng các biện pháp, khi thấy là thực tế, để bảo đảm rằng một máy bay bị chiếm đoạt bất hợp pháp hoặc bị can thiệp bất hợp pháp đang ở mặt đất thuộc lãnh thổ của Bên ký kết đó sẽ bị giữ lại ở mặt đất trừ phi việc khởi hành của máy bay đó là bắt buộc do trách nhiệm cao hơn để bảo vệ tính mạng của tổ bay và hành khách. Bất cứ nơi nào có thể áp dụng các biện pháp đó, các biện pháp như vậy sẽ được tiến hành trên cơ sở trao đổi ý kiến lẫn nhau.

(5) Các Bên ký kết, trong mối quan hệ qua lại, sẽ hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ ước của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực mà các điều khoản về an ninh được áp dụng đối với các Bên ký kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác máy bay mang đăng ký của Bên ký kết đó hoặc các nhà khai thác máy bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của các Bên ký kết đó và các nhà khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của các Bên ký kết hành động phù hợp với các qui định như vậy về an ninh hàng không.

(6) Mỗi Bên ký kết thỏa thuận rằng các nhà khai thác máy bay đó có thể bị Bên ký kết kia đòi tuân thủ các điều khoản về an ninh hàng không qui định ở điểm (5) của Điều này đối với việc vào lãnh thổ của Bên ký kết đó và áp dụng các biện pháp thích đáng để bảo vệ máy bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, các hành lý mang theo người cũng như hàng hóa và đồ dự trữ của máy bay trước khi và trong thời gian lên và xuống máy bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với một sự đe dọa cụ thể nào đó.

(7) Nếu một Bên ký kết không thực hiện đúng các qui định về an ninh hàng không ghi trong Điều này thì nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết nói trên. Việc không đạt được thỏa thuận thỏa đáng trong vòng một tháng kể từ ngày yêu cầu như vậy sẽ tạo ra cơ sở để thu hồi, đình chỉ, hạn chế hoặc áp đặt các điều kiện đối với phép khai thác của hãng hàng không hoặc của các hãng hàng không của Bên ký kết đó. Khi do tình hình khẩn cấp, một Bên ký kết có thể có hành động tạm thời trước khi hết thời hạn một tháng đó.

ĐIỀU 14

(1) Theo yêu cầu của một Bên ký kết, Bên ký kết kia cho phép các hãng hàng không đang thực hiện các thương quyền ở cả hai nước tiến hành các biện pháp để bảo đảm rằng chỉ chuyên chở các hành khách có các giấy tờ theo yêu cầu đối với việc vào hoặc quá cảnh qua Quốc gia đưa ra yêu cầu này.

(2) Mỗi Bên ký kết sẽ chấp nhận để kiểm tra người được đưa trở lại từ nơi xuống máy bay sau khi thấy người đó không được phép nhập cảnh nếu người này trước đó đã ở lại lãnh thổ của Bên ký kết đó trước khi lên máy bay mà không phải là khách quá cảnh trực tiếp. Một Bên ký kết sẽ không đưa người đó trở lại nước mà trước đó người này đã bị phát hiện là không được phép nhập cảnh.

(3) Qui định này không nhằm ngăn cản các nhà chức trách công cộng kiểm tra tiếp đối với người không được chấp nhận nhập cảnh được trả lại để xác định khả năng cuối cùng có thể chấp nhận nhập cảnh được hay không đối với người đó ở Quốc gia này hoặc dàn xếp chuyển tiếp, đưa đi hoặc trục xuất người đó đến Quốc gia mà người đó là công dân hoặc đến nơi người đó được chấp nhận. Khi người bị phát hiện không chấp nhận nhập cảnh được bị mất hoặc đã hủy giấy tờ đi lại thì Bên ký kết này sẽ chấp nhận thay giấy chứng nhận các trường hợp lên máy bay và đến do các nhà chức trách công cộng của Bên ký kết nơi mà người này bị phát hiện không chấp nhận nhập cảnh cấp.

ĐIỀU 15

Việc trao đổi quan điểm sẽ được tiến hành khi cần thiết giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết để đạt được sự hợp tác chặt chẽ và thỏa thuận về tất cả các vấn đề liên quan đến việc áp dụng Hiệp định này.

ĐIỀU 16

Việc trao đổi ý kiến có thể được mỗi Bên ký kết yêu cầu vào bất cứ lúc nào nhằm mục đích thảo luận các sửa đổi đối với Hiệp định này hoặc đối với Phụ lục đường bay hoặc các vấn đề liên quan đến giải thích Hiệp định. Việc trao đổi ý kiến cũng được áp dụng đối với các thảo luận về việc áp dụng Hiệp định này nếu mỗi Bên ký kết cho rằng việc trao đổi quan điểm trong phạm vi nghĩa của Điều 15 không đem lại kết quả thỏa mãn nào thì trao đổi ý kiến như vậy sẽ được bắt đầu trong vòng hai tháng kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được bất cứ yêu cầu nào như vậy.

ĐIỀU 17

(1) Trong chừng mực có bất kỳ bất đồng nào về việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này không thể giải quyết được theo Điều 16 của Hiệp định này thì bất đồng đó sẽ được chuyển cho tòa trọng tài theo yêu cầu của mỗi Bên ký kết.

(2) Tòa trọng tài đó sẽ đặc biệt bao gồm như sau: mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một thành viên và hai thành viên này sẽ thống nhất về công dân của Quốc gia thứ ba với tư cách là chủ tịch tòa trọng tài do các Chính phủ của hai Bên ký kết chỉ định. Các thành viên đó sẽ được chỉ định trong vòng hai tháng và chủ tịch đó sẽ được chỉ định trong vòng ba tháng kể từ ngày Bên ký kết này thông báo cho Bên ký kết kia về ý định đưa bất đồng ra tòa trọng tài.

(3) Nếu các thời hạn qui định trong điểm (2) của Điều này không được tuân thủ thì mỗi Bên ký kết, khi không có thỏa thuận thích hợp nào khác, có thể mời Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thực hiện việc chỉ định cần thiết. Nếu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế là công dân của một trong hai Bên ký kết hoặc nếu vì lý do khác ông Chủ tịch này bị ngăn cấm thực hiện chức năng đó thì Phó Chủ tịch thay thế Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế sẽ thực hiện việc chỉ định cần thiết.

(4) Tòa trọng tài sẽ thông qua quyết định của mình bằng đa số phiếu. Quyết định như vậy sẽ là ràng buộc đối với cả hai Bên ký kết. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho thành viên của mình cũng như sự đại diện của mình trong quá trình trọng tài; chi phí cho chủ tịch và các chi phí bất kỳ nào khác sẽ được các Bên ký kết chịu ngang nhau. Về mọi phương diện khác, tòa trọng tài sẽ qui định thủ tục của mình.

ĐIỀU 18

Trong trường hợp một công ước đa phương chung về vận tải hàng không được các Bên ký kết chấp nhận đang có hiệu lực thì các qui định của công ước đó sẽ được dẫn chiếu. Bất cứ thảo luận nào để xác định phạm vi mà Hiệp định này bị chấm dứt hiệu lực, thay thế, sửa đổi hoặc bổ sung bằng các điều khoản của công ước đa phương đó sẽ được tiến hành theo Điều 16 của Hiệp định này.

ĐIỀU 19

Hiệp định này, các sửa đổi bất kỳ của Hiệp định và các trao đổi công hàm bất kỳ theo điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này sẽ được Cộng hòa Liên bang Đức thông báo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế để đăng ký.

(1) Hiệp định này sẽ có hiệu lực một tháng sau ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng một trao đổi công hàm rằng các yêu cầu theo hiến pháp của các Bên đối với việc có hiệu lực của Hiệp định này đã được thực hiện.

(2) Mỗi Bên ký kết có thể thông báo chấm dứt hiệu lực của Hiệp định này bằng văn bản vào bất cứ lúc nào. Trong trường hợp đó, một năm sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo như vậy, Hiệp định này sẽ mất hiệu lực.

Làm tại Bonn ngày 26 tháng 8 năm 1994 thành hai bản bằng tiếng Đức, tiếng Việt và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị như nhau. Trong trường hợp có sự giải thích khác nhau giữa bản tiếng Đức và tiếng Việt thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA
LIÊN BANG ĐỨC

THAY MẶT CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA
XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

PHỤ LỤC ĐƯỜNG BAY

I. Các đường bay do các hãng hàng không được Cộng hòa Liên bang Đức chỉ định khai thác:

Điểm xuất phát	Điểm trung gian	Điểm ở lãnh thổ CHXHCN Việt Nam	Điểm quá
Cộng hòa Liên bang Đức	một điểm ở Châu Âu hoặc ở Trung Cận Đông và hai điểm ở Châu Á	Hai điểm	Hai điểm ở Châu Á và úc-Á

II. Các đường bay do các hãng hàng không được Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định khai thác:

Điểm xuất phát	Điểm trung gian	Điểm ở lãnh thổ CHLB Đức	Điểm quá
CHXHCN Việt Nam	một điểm ở Châu Á hoặc ở Trung Cận Đông và hai điểm ở Châu Âu	Hai điểm	Hai điểm ở Châu Âu

Ghi chú: Quyền của (các) hãng hàng không chỉ định của các Bên ký kết vận chuyển giữa các điểm của đường bay qui định theo điểm (2) của Điều 2 của Hiệp định này nằm trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm ở các nước thứ ba sẽ do các hãng hàng không chỉ định thỏa thuận và phải được nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết chuẩn y.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam,

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

Désireuses de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

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

(a) On entend par « autorités aéronautiques », pour la République fédérale d'Allemagne, le Ministère fédéral des transports; pour la République socialiste du Viet Nam, l'Administration de l'aviation civile du Viet Na, le Ministère des transports; ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

(b) On entend par « entreprise désignée » l'entreprise de transport aérien que l'une ou l'autre Partie contractante a désignée par écrit à l'autre Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

(2) Le terme « territoire » sera interprété conformément aux lois nationales et internationales.

(3) Les expressions « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur donne l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944, tel qu'il a été amendé ou qu'il pourra être amendé.

(4) Le terme « tarif » s'entend des prix à acquitter pour le transport international de passagers, bagages ou marchandises (à l'exclusion du courrier) et englobe :

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

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

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

Le tarif comprend également :

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

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

Article 2

(1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article, le droit :

(a) De survoler son territoire sans y faire escale;

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

(c) De faire des escales sur ledit territoire, aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 du présent article, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, du courrier et/ou des marchandises sur une base commerciale.

(2) Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services internationaux sont spécifiées dans un tableau de routes qui doit être déterminé dans le cadre d'un échange de notes entre les Gouvernements des Parties contractantes.

(3) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes le droit de participer à des services aériens entre des points situés sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

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

(a) La Partie contractante à laquelle a été accordé le droit spécifié au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ait désigné par écrit une entreprise par les voies diplomatiques, et

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

(2) La Partie contractante accordant ces droits peut, au titre des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord, donner sans délai ladite autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

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

(4) Chaque Partie contractante pourra suspendre les droits accordés conformément aux dispositions de l'article 2 du présent Accord de toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante si cette entreprise n'est pas en mesure de prouver, sur demande, qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou de sociétés de l'autre Partie.

Article 4

(1) Si une entreprise désignée ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante ayant accordé les droits ou aux dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent, chacune des Parties contractantes peut suspendre le permis accordé conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord ou le limiter en l'assortissant de conditions. Cette suspension ou limitation s'applique également si la preuve à laquelle il est fait référence au paragraphe 4 de l'article 3 présent Accord n'est pas fournie. Chaque Partie contractante exerce ce droit seulement après avoir organisé les consultations prévues à l'article 16 du présent Accord, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

(2) Chaque Partie contractante pourra, par communication écrite adressée à l'autre Partie, et sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent Accord, remplacer une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que celle qu'elle remplacera.

(3) Chaque Partie contractante a le droit de désigner plus d'une entreprise si les deux Parties contractantes conviennent que le volume du trafic le justifie.

Article 5

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

Article 6

(1) Les aéronefs exploités par une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes qui entrent dans le territoire de l'autre Partie, le quitte ou le survole ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, matériel normal et provisions de bord sont exonérés des droits de douane et autres droits perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cette exonération

s'applique également aux articles se trouvant à bord et qui sont consommés pendant le survol du territoire de cette autre Partie.

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

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

(4) Le matériel normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, se trouvant à l'intérieur de l'aéronef d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités aéronautiques de cette dernière qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

(5) Dans la mesure où il n'est pas perçu de droits de douane ou d'autres droits imposés sur les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdits articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction de caractère économique qui pourrait autrement être applicable à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

(6) Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, l'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires ou des autres impôts indirects semblables sur les biens et les services fournis à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante et utilisés dans le cadre de ses activités tel qu'il est accordé à toute autre entreprise étrangère dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 7

Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, librement et sans restrictions, dans toute monnaie convertible au taux d'échange officiel les recettes réalisées par la vente des services aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 8

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

(2) L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas 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 assurés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ont essentiellement pour objectif d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de services de transport à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. De manière à promouvoir un développement méthodique des transports aériens internationaux et à assurer les intérêts de chacune des Parties contractantes, les droits de trafic sont exercés de telle sorte que la capacité offerte corresponde :

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

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

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

L'exercice du droit de cinquième liberté est traité dans le tableau de routes.

(4) Afin que les entreprises désignées puissent recevoir un traitement juste et équitable, la fréquence des services, les types d'aéronefs à utiliser en ce qui concerne la capacité, ainsi que les horaires de vols seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux 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

(1) Les entreprises désignées soumettent à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins un mois avant le début de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de services devant être assurés, les types d'aéronefs devant être utilisés et les horaires de vol. La même procédure s'applique à chaque changement ultérieur.

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

Article 10

(1) Les tarifs et les commissions d'agences pertinentes appliqués pour les passagers et le fret sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les tarifs tiendront compte des frais d'exploitation, des conditions de concurrence en vigueur et du marché, ainsi que des intérêts des usagers des services de transport.

(2) Tous les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard un mois avant leur date d'introduction proposée. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, si les autorités le souhaitent.

(3) Si une des Parties contractantes n'approuve pas les tarifs soumis à son approbation conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixent ces tarifs d'un commun accord.

(4) Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à un accord tel qu'envisagé au paragraphe 3 du présent article, les dispositions de l'article 16 du présent Accord s'appliqueront. Tant qu'une décision arbitrale n'a pas été rendue, la Partie contractante qui n'a pas approuvé un tarif donné a le droit de demander à l'autre Partie contractante de maintenir le tarif qui était appliqué auparavant.

(5) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir, nonobstant le paragraphe 1 du présent article, d'approuver les tarifs de façon différente. Dans ce cas, les paragraphes 1 et 2 du présent Accord s'appliquent mutatis mutandis.

Article 11

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

(2) L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront soumis aux lois et règlements relatifs à l'admission des étrangers et à leur séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée. Cependant, le personnel employé dans les bureaux conformément au paragraphe 1 du présent article ne nécessitera pas de permis de travail.

(3) L'une ou l'autre des Parties contractantes accordera à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre ses documents de transport soit directement dans ses bureaux de vente soit, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne et à toute organisation ou tout organisme dans toute monnaie convertible.

(4) L'une ou l'autre des Parties contractantes accordera à toute entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'assurer le traitement de ses propres clients ou, à sa discrétion, par l'intermédiaire d'une troisième agence. Cette procédure s'applique aussi aux services d'embarquement.

Article 12

(1) Pour assurer ses services aériens, une entreprise désignée a le droit d'utiliser des aéronefs qui ne lui appartiennent pas conformément au présent Accord.

(2) Chaque Partie contractante assume l'entière responsabilité de la sécurité et de la navigabilité des aéronefs qu'elle n'a pas immatriculés, qui sont utilisés par une de ses entreprises désignées et n'appartiennent pas à celle-ci. La responsabilité de l'entreprise désignée n'est pas affectée.

(3) Une entreprise désignée d'une Partie contractante avisera les autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante de son intention d'utiliser sans délai, mais au moins quarante-huit heures à l'avance, des aéronefs qui ne lui appartiennent pas et les informera de la durée prévue et de la fréquence d'utilisation des aéronefs, des routes qu'ils emprunteront ainsi que de leur nationalité et de leurs marques d'identification.

Article 13

(1) Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tout acte de piraterie fait partie intégrante du présent Accord. Sans que l'énumération ci-après limite le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Partes contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile internationale signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression d'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, faite à Montréal, le 23 septembre 1971, signée à Montréal, le 24 février 1988.

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

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

(4) Chacune des Parties contractantes adopte les mesures qu'elle juge possibles pour faire en sorte qu'un aéronef ayant fait l'objet d'une capture illicite ou de tout autre acte illicite tandis qu'il se trouve à terre sur son territoire y soit détenu à moins que son départ ne soit exigé par la nécessité primordiale de protéger la vie de son équipage et de

ses passagers. Dans toute la mesure possible, ces mesures sont adoptées sur la base de consultations mutuelles.

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

(6) Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 5 du présent article dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée sur son territoire, et à prendre les mesures nécessaires afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main ainsi que les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine de manière positive toute demande de l'autre Partie réclamant des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière.

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

Article 14

(1) À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, l'autre Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien qui exercent des droits de trafic aérien dans les deux pays à prendre des mesures pour veiller à ce que soient transportés uniquement les passagers qui sont en possession des documents nécessaires à leur entrée ou transit dans le territoire de l'État requérant.

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

(3) La présente disposition ne vise pas à empêcher les autorités publiques d'examiner une personne refoulée pour déterminer son acceptation éventuelle dans l'État ou de prendre des dispositions concernant son transfert, son déplacement ou son expul-

sion en direction de l'État dont elle est ressortissante ou qui l'accepterait autrement. Lorsqu'une personne refoulée a perdu ou détruit ses documents de voyage, une Partie contractante acceptera un document attestant les circonstances de l'embarquement et de l'arrivée, délivré par les autorités publiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne a été refoulée.

Article 15

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

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant les amendements au présent Accord, le tableau de 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 soixante jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la requête en ce sens.

Article 17

(1) Dans la mesure où 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 et qui sera désigné par les Gouvernements des deux Parties contractantes. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de deux mois et le Président dans un délai de trois mois 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 du présent article 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 ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou s'il est empêché de toute autre manière de s'acquitter de cette fonction, le Vice-Président procédera aux désignations nécessaires.

(4) Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des voix. Lesdites décisions seront contraignantes pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de son propre arbitre ainsi que de sa représentation aux procédures d'arbitrage; les honoraires du Président et tout autre dépense seront partagées

par moitié entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral déterminera à tous autres égards sa propre procédure.

Article 18

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 16 du présent Accord.

Article 19

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 par la République fédérale d'Allemagne à l'Organisation de l'aviation civile internationale pour enregistrement.

Article 20

(1) Le présent Accord entrera en vigueur un mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes auront informé l'autre Partie par un échange de notes l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

(2) Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre par écrit son intention de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas, l'Accord prendra fin un an après la réception de la notification par l'autre Partie contractante.

FAIT à Bonn, le 26 août 1994, en double exemplaire, en langues allemande, vietnamienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergences d'interprétation des textes allemand et vietnamien, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

HENNECKE BASSEWITZ

INGOMAR JOERSS

Pour le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam :

NGUYEN HONG NHI

TABLEAU DE ROUTES

I. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points sur le territoire de la République socialiste du Viet Nam	Points situés au-delà
République fédérale d'Allemagne	un point en Europe ou au Moyen-Orient et deux points en Asie	deux points	deux points en Asie et en Asie australe

II. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République socialiste du Viet Nam :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Points situés au-delà
République socialiste du Viet Nam	un point en Asie ou au Moyen-Orient et deux points en Europe	deux points	deux points en Europe

Note : Le droit des entreprises désignées d'assurer des services entre des points d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers sera discuté et convenu par les entreprises désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.