

06. 04. 84

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. November 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania
über den Fluglinienverkehr**

A. Zielsetzung

Der internationale Fluglinienverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angefliegen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Vereinigte Republik Tansania und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit).

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nichtgesicherten Verkehrsrechten.

Fristablauf: 18. 05. 84

Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn 411438 4. 84

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 58, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 36 51
ISSN 0720-2946

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Die Gegenseitigkeit der Verkehrsrechte ist gesichert.

Das Vorhaben wirkt sich deshalb auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau nicht aus.

06. 04. 84

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. November 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania
über den Fluglinienverkehr**

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

14 (34) - 971 05 - Lu 70/84

Bonn, den 6. April 1984

An den Herrn
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von
der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. November 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Repu-
blik Tansania über den Fluglinienverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie
die Denkschrift hierzu sind beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 18. 05. 84

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 17. November 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Vereinigten Republik Tansania
über den Fluglinienverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates
das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 17. November 1981 unterzeichneten
Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Vereinigten Republik Tansania über den Flug-
linienverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird
nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkün-
dung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Arti-
kel 21 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzu-
geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des
Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegen-
stände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105
Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und
Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die im Arti-
kel 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen
auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren,
deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise
zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfor-
dernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen
nach seinem Artikel 21 in Kraft tritt, im Bundesgesetz-
blatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausfüh-
rung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Die Gegenseitigkeit der Verkehrsrechte ist gesichert.
Das Vorhaben wirkt sich deshalb auf Einzelpreise,
Preisniveau und Verbraucherpreisniveau nicht aus.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr

Air Services Agreement between the Federal Republic of Germany and the United Republic of Tanzania

Die Bundesrepublik Deutschland und die Vereinigte Republik Tansania (im folgenden als Vertragspartner bezeichnet) –

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

in dem Wunsch, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

- a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Vereinigte Republik Tansania der derzeit für Angelegenheiten der Zivilluftfahrt zuständige Minister und in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 von einer Vertragspartei schriftlich bezeichnet und ermächtigt worden ist;
- d) „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“, „Luftfahrzeugausrüstung“, „Vorräte“ und „Ersatzteile“ dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens bzw. in dessen Anhang 9 Kapitel 1;
- e) „Tarif“ die zu erhebenden Flugpreise oder Frachtraten und die Bedingungen, von denen diese Flugpreise oder Frachtraten abhängen, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und sonstige Hilfsdienste, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

Artikel 2 Gewährung von Rechten und Linien

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die Rechte dieses Abkommens zum Zwecke der Einrichtung

The Federal Republic of Germany and the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as the Contracting Parties)

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) The term "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes, or Convention under Articles 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany the Federal Minister of Transport, in the case of the United Republic of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to civil aviation and in both cases any person or body authorised to perform the functions exercised by the said authorities;
- (c) The term "designated airline" means an airline which has been designated in writing by a Contracting Party and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) The terms "territory", "air service", "international air service", "stop for non-traffic purposes", "aircraft equipment", "stores", and "spare parts" shall for the purposes of this Agreement have the meanings laid down in Articles 2 and 96 of the Convention, and Chapter 1 of annex 9 of the Convention respectively, as the case may be;
- (e) The term "tariff" means the fares or cargo rates to be charged and any conditions upon which those fares or cargo rates depend, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Article 2 Granting of Rights and Routes

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights in this Agreement for the purpose of establish-

eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in diesem Artikel festgelegt sind (im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ und „festgelegte Linie“ bezeichnet).

(2) vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie die folgenden Rechte:

- a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen, und
- c) das Recht, in dem genannten Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den festgelegten Linien zu landen, um internationalen Verkehr von Fluggästen, Post und Fracht, der für das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist oder dort an Bord genommen wird, aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei kann den vereinbarten Fluglinienverkehr von jedem Punkt in ihrem Hoheitsgebiet über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und zu Punkten darüber hinaus und umgekehrt betreiben.

(4) Die Ausübung von Verkehrsrechten durch das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei zwischen Zwischenlandepunkten und Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und Punkten darüber hinaus wird von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit festgelegt und durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.

(5) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechne er das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

(6) Die am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossene Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr wird zwischen den Vertragsparteien so angewendet, als sei sie von beiden angenommen worden.

Artikel 3

Gesetze und sonstige Vorschriften

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder Flüge dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebietes werden auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei angewendet.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über Einwanderung, Pässe oder sonstige anerkannte Reisedokumente oder Quarantäne, welche den Einflug von Fluggästen, Besatzung, Post oder Fracht in ihr Hoheitsgebiet, ihren Aufenthalt darin oder ihren Ausflug daraus regeln, gelten für die von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beförderten Fluggäste, Besatzung, Post oder Fracht, solange sie sich innerhalb des genannten Hoheitsgebietes befinden.

(3) Fluggäste, Gepäck und Fracht im Durchflug durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die das Gebiet des diesem Zweck vorbehaltenen Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck und Fracht im Durchflug sind von Zoll- und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

ing scheduled international air services on the routes specified in this Article (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, mail and cargo, destined to or taken on board in the territory of the other Contracting Party.

3. The designated airline of either Contracting Party may operate the agreed services originating from any point in its territory through intermediate points to any points within the territory of the other Contracting Party and to points beyond and vice versa.

4. The exercise of traffic rights by the designated airline of either Contracting Party between intermediate points and points in the territory of the other Contracting Party, or between points in the territory of the other Contracting Party and points beyond will be determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties from time to time, and be confirmed by exchange of diplomatic notes.

5. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

6. The provisions of the International Air Service Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944, shall apply between the Contracting Parties as if both Contracting Parties had accepted that Agreement.

Article 3

Laws and Regulations

1. The laws and regulations of the one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft within its territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations relating to immigration, passports or other approved travel documents or quarantine of the one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, mail or cargo shall apply to passengers, crew, mail or cargo carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Artikel 4

Bezeichnung des Luftverkehrsunternehmens
und Betriebsgenehmigungen

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien schriftlich zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang der Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Jede Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche diese Behörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicher- und vernünftigerweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn der genannten Luftfahrtbehörde nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen oder Körperschaften zustehen.

(5) Ein nach diesem Artikel bezeichnetes und ermächtigtes Luftfahrtunternehmen kann den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs jederzeit aufnehmen, sofern für diesen Verkehr ein nach Artikel 10 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

Artikel 5

Widerruf und Unterbrechung der Betriebsgenehmigungen

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 bezeichneten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, und zwar in folgenden Fällen:

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen oder Körperschaften zustehen;
- b) wenn das Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 6

Gebühren

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

Article 4

Designation of Airline and Operating Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.

3. Either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Aeronautical Authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations.

5. When an airline has been designated and authorised in accordance with the provisions of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

Revocation and Suspension of Operating Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in any case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Charges

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

Artikel 7

Steuern, Zölle und sonstige Abgaben

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff- und Schmierölvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Steuern, Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren üblicherweise erhobenen Abgaben, sofern diese Ausrüstungsgegenstände, Teile und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, bis sie wieder ausgeführt oder auf dem Teil des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

(2) Von denselben Steuern, Zöllen und sonstigen Abgaben mit Ausnahme der Abgaben für Dienstleistungen bleiben ebenfalls frei

- a) im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommene Bordvorräte innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen zum Verbrauch an Bord der im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten ausfliegenden Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei;
- b) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die zur Wartung oder Instandsetzung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt werden;
- c) Treibstoffe und Schmieröle, die dafür bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten ausfliegenden Luftfahrzeuge zu versorgen, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen werden, verbraucht werden.

Es kann erforderlich sein, das unter den Buchstaben a, b und c genannte Material unter Zollüberwachung oder -kontrolle zu halten.

(3) Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei verbleiben, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden entladen werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 8

Bestimmungen über das Beförderungsangebot

(1) Den Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten und dem Hoheitsgebiet eines dritten Staates zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs oder eines sonstigen internationalen Fluglinienverkehrs hat das Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von letzterem ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien zur Verfügung gestellte vereinbarte Linienverkehr hat dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis zu entsprechen und vor allem dafür zu dienen, auf den festgelegten Linien ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das bei angemessener Auslastung der derzeitigen und vernünftigerweise zu erwartenden Nachfrage nach Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei ent-

Article 7

Taxes, Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including foods, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all taxes, duties, inspection fees and other charges normally levied upon importation, exportation or transit of goods on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, parts and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same taxes, duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories and the territory of any third Country.

2. In operating the agreed services, or any other international air services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirement for the carriage of passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the air-

spricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Die Bereitstellung der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten anderer Staaten als dem das Unternehmen bezeichnenden Staat sowohl an Bord genommen als auch abgesetzt werden, erfolgt nach den allgemeinen Grundsätzen, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

1. an die Verkehrsbedürfnisse von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
2. an die Verkehrsbedürfnisse des Gebiets, durch das der vereinbarte Linienverkehr führt, unter Berücksichtigung sonstiger Verkehrsdienste, die von Luftfahrtunternehmen der Staaten in dem Gebiet eingerichtet sind, und
3. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Linien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 9

Flugpläne und Bereitstellung von Statistiken

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor Aufnahme des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die vernünftigerweise verlangt werden, um das von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei im vereinbarten Linienverkehr bereitgestellten Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von dem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die von dem Unternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung zum oder vom Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erhobenen Tarife sind in angemessener Höhe festzusetzen, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien nach Beratung mit anderen Luftfahrtunternehmen vereinbart, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben; die Vereinbarung ist nach Möglichkeit unter Zugrundelegung des Verfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands oder eines anderen derzeit im Luftverkehrsgewerbe zur Tariffestsetzung angewandten Verfahrens zu treffen.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In besonderen Fällen kann diese Frist einvernehmlich verkürzt werden.

(4) Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht nach Absatz 2 auf einen Tarif einigen oder teilt innerhalb der ersten dreißig (30) Tage des in Absatz 3 genannten Zeitraums von sechzig (60) Tagen die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei mit, daß sie mit einem nach Absatz 2 vereinbarten Tarif nicht zufrieden ist, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif einvernehmlich festzusetzen.

line. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (1) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (2) traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (3) the requirements of an economic operation of through traffic routes.

Article 9

Timetables and Provision of Statistics

1. The designated airlines shall communicate to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes, the type of the service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to any later changes.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 10

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route concerned, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other procedures currently used in air transport industry for the determination of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be agreed to be reduced.

4. If the designated airlines cannot agree on a tariff in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in paragraph (3) of this Article the Aeronautical Authorities of one Contracting Party give the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall attempt to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 einigen, so wird die Streitigkeit nach Maßgabe des Artikels 14 beigelegt.

(6) Vorbehaltlich des Absatzes 5 tritt kein Tarif in Kraft, wenn die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei ihn nicht genehmigt hat.

(7) Der nach diesem Artikel festgesetzte Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt worden ist. Jedoch kann ein Tarif nach diesem Absatz nicht um mehr als zwölf Monate vom Zeitpunkt seines eigentlichen Außerkrafttretens an verlängert werden, es sei denn, er ist Gegenstand eines nach Ablauf der zwölf Monate noch anhängigen Schiedsverfahrens.

Artikel 11

Währungsumtausch

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht zu gewähren, die Einnahmeüberschüsse, die das Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit dem vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien erzielt hat, nach Umrechnung zum geltenden Börsenkurs an seine Hauptgeschäftsstelle zu überweisen. Diese Überweisungen unterliegen keiner Besteuerung oder sonstigen Beschränkung.

(2) Die mit dem vereinbarten Linienverkehr nicht unmittelbar in Zusammenhang stehenden Einkünfte unterliegen den geltenden innerstaatlichen Vorschriften über die Transferierung der von einem ausländischen Geschäftsunternehmen eingenommenen Devisen.

Artikel 12

Meinungsaustausch

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

Artikel 13

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder von Fragen über seine Auslegung kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig (60) Tagen nach Eingang eines auf diplomatischem Weg übermittelten Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 14

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlung beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Beilegung durch Verhandlung zu erreichen, so wird die Streitigkeit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter, und der dritte, der Angehöriger eines dritten Staates sein muß, wird von den so benannten Schiedsrichtern zum Präsidenten bestellt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

7. The tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired, unless the tariff is the subject of an arbitration procedure still pending after the expiration of the twelve months.

Article 11

Currency Exchange

1. Each Contracting Party undertakes to grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office after conversion at the applicable market rate of exchange the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the agreed services on the specified routes. The remittances shall not be subject to any taxation or any other restrictions.

2. The revenues not directly related with the agreed services shall be subject to the applicable national regulations for the transfer of foreign currency earned by a foreign commercial enterprise.

Article 12

Exchange of Views

Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 13

Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement, or questions relating to its interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 12 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of receipt by the other Contracting Party of any request communicated through diplomatic channels.

Article 14

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first instance endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third who shall be a national of a third state shall be appointed as a President by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting

innerhalb von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt wird, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von dreißig (30) Tagen bestellt.

Benennt eine Vertragspartei nicht innerhalb der festgelegten Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgelegten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Schiedsverfahren; die Kosten des Präsidenten sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen, sofern das Schiedsgericht die Kosten nicht anderweitig aufteilt. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(3) Die Vertragsparteien befolgen alle von einem Schiedsgericht nach den Absätzen 1 und 2 getroffenen vorläufigen Anordnungen und endgültigen Entscheidungen.

Artikel 15 Vertreter am Ort

Jede Vertragspartei gewährt dem Unternehmen der anderen Vertragspartei, das den vereinbarten Linienverkehr tatsächlich betreibt, das Recht, zur Koordinierung der kaufmännischen und technischen Fragen über den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs Vertreter und deren Hilfskräfte in den Städten der erstgenannten Vertragspartei zu stationieren, in denen ihr bezeichnetes Unternehmen die regelmäßigen Flüge betreibt. Die erforderlichen Arbeitserlaubnisse werden auf Antrag erteilt.

Artikel 16 Übereinstimmung mit einem mehrseitigen Übereinkommen

(1) Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor.

(2) Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 17 Beendigung des Abkommens

Eine Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Beschluß notifizieren, das Abkommen zu beenden; diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Artikel 18 Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty (30) days.

If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State. 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 President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties, unless the arbitral tribunal otherwise apportions those costs. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraphs (1) and (2) of this Article.

Article 15 Station Representatives

For the co-ordination of commercial and technical matters concerning the operation of the agreed services each Contracting Party shall grant to the airline of the other Contracting Party actually operating the agreed services the right to station representatives and their assistants in the cities of the first Contracting Party where its designated airline operates the regular flights. On application the required work permits shall be granted.

Article 16 Conformity with Multilateral Convention

1. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail.

2. Discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 12 of this Agreement.

Article 17 Termination of Agreement

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18 Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Artikel 19**Anwendbarkeit des Chicagoer Zivilluftfahrt-Abkommens**

Dieses Abkommen unterliegt den Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Abkommens, soweit diese auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 20**Ersetzende Wirkung**

Dieses Abkommen ersetzt alle bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 21**Inkrafttreten**

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen treten in Kraft, wenn die Vertragsparteien einander auf diplomatischem Weg notifiziert haben, daß ihre verfassungsrechtlichen Erfordernisse erfüllt sind.

Geschehen zu Bonn am 17. November 1981 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 19**Applicability of Chicago Convention**

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

Article 20**Power to Supersede**

This Agreement shall supersede any previous agreements on international air services between the Contracting Parties.

Article 21**Entry into Force**

This Agreement and any amendments thereto shall enter into force when the Contracting Parties have notified one another through diplomatic channels that their constitutional requirements have been fulfilled.

Done in duplicate at Bonn on 17. November 1981 in the German and English languages both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Lautenschlager

Für die Vereinigte Republik Tansania
For the United Republic of Tanzania
Merinjo Maro

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die auswärtigen Staaten, die überflogen oder angefliegen werden sollen, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-tansanische Luftverkehrsabkommen wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 27. bis 29. Dezember 1978 in Daressalam stattfanden, am 17. November 1981 in Bonn unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der mit Memorandum vom 29. Dezember 1978 vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Die vorläufige Anwendung des Abkommens ist ab 29. Dezember 1978 vereinbart worden.

Die Verkehrsrechte werden gegenwärtig nur von der Bundesrepublik Deutschland in Anspruch genommen.

II. Besonderes

Das Abkommen ist eine Kompromißlösung zwischen dem tansanischen und deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Es weicht zwar deshalb redaktionell vom deutschen Muster ab, entspricht aber inhaltlich weitgehend den deutschen Wünschen.

Die Überschriften zu den Artikeln gehen auf einen tansanischen Wunsch zurück. Sie sind insbesondere bei afrikanischen Vertragspartnern üblich.

Der Bezugnahme auf das Abkommen von Chicago in der Präambel kommt im Hinblick auf die Bonner Gipfelerklärung der „Sieben“ vom 17. Juli 1978 über Luftsicherheit besondere Bedeutung zu.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt

sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post und Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei, nicht beansprucht werden können. Die Ausübung der Verkehrsrechte durch die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien wird von den für sie zuständigen Luftfahrtbehörden von Zeit zu Zeit in einem Fluglinienplan festgelegt und durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.

Artikel 3 sieht bei Ein- und Ausflug sowie Flügen innerhalb des Hoheitsgebietes der verwendeten Luftfahrzeuge Inländerbehandlung vor. Fluggäste, Gepäck und Fracht im Durchflug durch das Hoheitsgebiet unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck und Fracht sind in diesem Falle von Zoll- und anderen ähnlichen Abgaben befreit. Artikel 3 ist deklaratorischer Natur und entspricht den für die Vertragsparteien auf multilateraler Basis geltenden Artikeln 12 und 13 des Chicagoer Abkommens.

Artikel 4 und 5 legen das Verfahren für die Erteilung, den Widerruf und die Unterbrechung der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 6 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 7 bestimmt, daß die üblichen Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff- und Schmierölvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) frei von Steuern, Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren üblicherweise erhobenen Abgaben bleiben. Mit Ausnahme der Abgaben für Dienstleistungen gilt das gleiche auch für Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden. Sie können aber unter Zollüberwachung oder -kontrolle gestellt werden.

Artikel 8 gewährleistet für den vereinbarten Linienverkehr oder einen sonstigen internationalen Fluglinienverkehr die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legt die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, Häufigkeit und Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

Artikel 9 verpflichtet die bezeichneten Unternehmen, den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mitzuteilen. Die Luftfahrtbehörden haben auf Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen zur Nachprüfung

des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs auszutauschen. Diese Bestimmung bildet insoweit eine wichtige Ergänzung des Artikels 8.

Artikel 10 enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 11 regelt den Transfer der Einnahmeüberschüsse, die von dem bezeichneten Unternehmen in Verbindung mit der Beförderung erzielt werden. Diese Regelung kommt dem Wunsch beider Seiten entgegen. Die Klausel ist sehr liberal und ermöglicht den freien Transfer der Einnahmeüberschüsse.

Die Artikel 12 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien, der Beilegung von Streitigkeiten einschließlich des Schiedsverfahrens. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 15 erlaubt dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei, in den Städten des Hoheitsgebietes der anderen Vertragspartei eine eigene Vertretung mit eigenem Personal zu unterhalten.

Artikel 16 regelt das Verhältnis zwischen diesem Abkommen und einem allgemeinen, mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommen, das für beide Vertragsparteien wirksam wird. Die Regelung in Absatz 2 bedeutet eine Ergänzung des Artikels 12.

Die Artikel 17, 18, 20 und 21 enthalten die international üblichen Bestimmungen über die Beendigung des Abkommens, dessen Registrierung bei der ICAO, seine ersetzende Wirkung und das Inkrafttreten.

Artikel 19 weist darauf hin, daß dieses Abkommen den Bestimmungen des Zivil-Luftfahrtabkommens von Chicago unterliegt. Diesem ausdrücklichen Hinweis kommt im Hinblick auf die im Zusammenhang mit der Präambel bereits erwähnten Bonner Gipfelerklärung vom 17. Juli 1978 über die Luftsicherheit Bedeutung zu. Er stellt insoweit auch eine Ergänzung der Präambel dar.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin“ der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 – BKC/L (55) 3 – konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

18.05.84

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. November 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten
Republik Tansania über den Fluglinienverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 535. Sitzung am 18. Mai 1984 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.